பிரிட்டனின் பொருளாதார வரலாறு
வேலாயுதம் (இரா)

த.பா.நி. (க.வெ.) வரிசை எண்—390

பிரிட்டனின் பொருளாதார வரலாறு

ஆசிரியர்
இரா. வேலாயுதம், எம்.ஏ., பி.டி.,
துணைப் பேராசிரியர், வரலாற்றுத் துறை,
அரசர் கல்லூரி, புதுக்கோட்டை.

தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம்

First Edition—December, 1972

T.N.T.B.S. (C.P) No. 390

ECONOMIC HISTORY OF BRITAIN

R. VELAYUDAM

Price Rs. 9-15

'Published by the Tamil Nadu Text Book Society under the Centrally Sponsored Scheme of Production of books and literature in regional languages at the University level, of the Government of India in the Ministry of Education and Social Welfare (Department of Culture), New Delhi.'

Printed by
Sri Surabhi Printers,
39/12, Lakeview Road, Madras-33.

அணிந்துரை

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்

(தமிழகக் கல்வி—உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர்)

தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக ஆக்கிப் பன்னிரண்டாண்டுகள் ஆகிவிட்டன. குறிப்பிட்ட சில கல்லூரிகளில் பி.ஏ. வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்றுவந்தனர். 1968ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் புகுமுக வகுப்பிலும் (P.U.C.), 1969ஆம் ஆண்டிலிருந்து பட்டப் படிப்பு வகுப்புகளிலும் அறிவியல் பாடங்களையும் தமிழிலேயே கற்பிக்க ஏற்பாடு செய்துள்ளோம். தமிழிலேயே கற்பிப்போம் என முன்வந்துள்ள கல்லூரி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பிற பல துறைகளிலும் தொண்டு செய்வோர் இதற்கெனத் தந்த உழைப்பு, தங்கள் சிறப்புத் துறைகளில் நூல்கள் எழுதித் தர முன்வந்த நூலாசிரியர்கள் தொண்டுணர்ச்சி இவற்றின் காரணமாக இத்திட்டம் நம்மிடையே மகிழ்ச்சியும் மன நிறைவும் தரத்தக்க வகையில் நடைபெற்றுவருகிறது. இவ்வகையில், கல்லூரிப் பேராசிரியர்கள் கலை, அறிவியல் பாடங்களை மாணவர்க்குத் தமிழிலேயே பயிற்றுவிப்பதற்குத் தேவையான பயிற்சியைப் பெறுவதற்கு மதுரைப் பல்கலைக்கழகம் ஆண்டுதோறும் எடுத்துவரும் பெருமுயற்சியைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லவேண்டும்.

பல துறைகளில் பணிபுரியும் பேராசிரியர்கள் எத்தனையோ நெருக்கடிகளுக்கிடையே குறுகிய காலத்தில் அரிய முறையில் நூல்கள் எழுதித் தந்துள்ளனர்.

வரலாறு, அரசியல், உளவியல், பொருளாதாரம், தத்துவம், புவியியல், புவியமைப்பியல், மனையியல், கணிதம், இயற்பியல், வேதியியல், உயிரியல், வானியல், புள்ளியியல், விலங்கியல், தாவரவியல், பொறியியல் ஆகிய எல்லாத் துறைகளிலும் தனி நூல்கள், மொழிபெயர்ப்பு நூல்கள் என்ற இரு வகையிலும் தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம் வெளியிட்டு வருகிறது.

இவற்றுள் ஒன்றான 'பிரிட்டனின் பொருளாதார வரலாறு' என்ற இந் நூல் தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனத்தின் 390 ஆவது வெளியீடாகும். இதுவரை 425 நூல்கள் வெளிவந்துள்ளன. இந் நூல் மைய அரசு கல்வி, சமூக நல அமைச்சகத்தின் மாநில மொழியில் பல்கலைக்கழக நூல்கள் வெளியிடும் திட்டத்தின்கீழ் வெளியிடப்படுகிறது.

உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் இல்லை; ஆதலின், உழைத்து வெற்றி காண்போம். தமிழைப் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெறவேண்டும். அதுவே தமிழன்னையின் குறிக்கோளுமாகும். தமிழ்நாட்டுப் பல்கலைக் கழகங்களின் பல்வகை உதவிகளுக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் நம் மனம்கலந்த நன்றி உரியதாகுக.

இரா. நெடுஞ்செழியன்

பொருளடக்கம்

பக்கம்

பக்கம்

படங்கள்

1. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டுத் தொடக்கத்தில் இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலை

(Economic Condition of England on the eve of the 18th Century)

இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு தொடக்க காலத்திலிருந்து மெதுவான ஆற்றுநீர்ப் போக்குப்போலிருந்தது. ஆனால், அப்போக்கில் முக்கியத் திருப்புமுனைகளும் வேகமும் பதினெட்டு, பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டுகளில் ஏற்பட்டதால் அந்நாட்டின் பொருளாதார நிலை முற்றிலும் மாறியது. அவற்றின் அடிப்படையிலேயே நவீனகாலப் பொருளாதார அமைப்பு முறைகள் ஏற்பட்டுள்ளன. அதன் காரணமாக ஒவ்வொரு துறையிலும், குறிப்பாக விவசாயம், தொழில்துறைகளில் பெரும் மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. பொருளாதார அமைப்பு பழமையிலிருந்து விடுபட்டு வியத்தகு மாறுதல்களுடன் வேகத்தையும் பெற்றது. அம்மாறுதல்களையே பிற்காலத்தில் பொருளாதார, சரித்திர மேதைகள் பெரும் புரட்சிகள் என்று வழங்கினர். அவற்றின் காரணங்களையும், இயல்புகளையும், விளைவுகளையும்பற்றி ஆராய்ந்து பூரணமாகத் தெரிந்துகொள்ளுமுன், பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் நுழைவாயிலில் இங்கிலாந்தின் பொருளாதாரநிலை யாது என்பதை ஓரளவு தெரிந்து கொள்ளுதல் பொருத்தமாகும். பிரிட்டனின் பொருளாதார வரலாற்றினை ஆய்வு செய்யுங்கால் பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளைப் பின்னணியாக வைத்துப் பார்ப்பதே இன்றியமையாததாகும் என்பதால், ஈண்டு அக் கண்ணோட்டத்துடனேயே பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் அதன் பல்வேறு துறைகளின் நிலையினைக் காண்போம்.

வேளாண்மை

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கம்வரை இங்கிலாந்து நாடு பெரும் விவசாய நாடாகும். பன்னெடுங்காலமாக நடந்துவரும் இவ் விவசாயத்தில் நாட்டுமக்களில் பெரும்பகுதியினர் விவசாயத்தையே நம்பி வாழ்ந்தனர். வெகுசிலரே கைத்தொழிலில் ஈடுபட்டு வந்தனர். பல நூற்றுண்டுகளாகக் கையாளப்பட்ட விவசாய முறைகளும், கருவிகளும் தொடர்ந்து புழக்கத்திலிருந்து வந்தன. அம் முறைகளும், விவசாயப் பொருளாதாரக் கொள்கைகளும் சற்றும் விருத்தியடையாமல் இருந்தன. நிலமானிய முறையே நடப்பில் இருந்துவந்தது. அப்போதிருந்த மேனர் (Manor) பண்ணை முறைப்படி பண்ணையாள்கள் அடிமைகளாக விவசாயம் செய்து வந்தனர். நாட்டில் பெரும்பாலான பண்ணைகளில் திறந்தமுறைச் சாகுபடி வழக்கிலிருந்தது. இது நாட்டில் 3/5 பங்காகும். இவை திட்டவட்டமாகப் பிரிக்கப்படாமலும், வேலியிடப்படாமலும் பாதுகாப்பின்றி இருந்தன. திறந்த வயல்களாக இருந்த நிலங்களில் இருவயல் அல்லது மூவயல் (two field or three field) சாகுபடி முறை கையாளப்பட்டு வந்தது. சாகுபடிக்கு ஏற்ற நிலமானது மூன்று பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருந்தது. அவற்றின் மாற்றுப் பயிர்கள் சுழல் முறைப்படி (rotation of crops) பயிரிடப்பட்டு வந்தன. முதலாண்டில் முதற்பிரிவு நிலத்தில் கோதுமை அல்லது ரை (rye) எனும் தானியம் பயிரிடப்பட்டது. இரண்டாவது பகுதியில் ஓட்ஸ் (oates) பார்லி அல்லது பீன்ஸ் (beans) பயிரிடப்பட்டது. மூன்ருவது பகுதி நிலம், நிலத்தின் சத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்காகச் சாகுபடி செய்யாமல் விடப்பட்டது. இவ்வாறு பயிர்கள் மாற்றி மாற்றிப் பயிரிடப்பட்டுச் சத்தைப் பாதுகாக்கும் பொருட்டுச் சுழல் முறையில் ஒவ்வொரு பகுதியும் ஒவ்வோர் ஆண்டும் தரிசாக விடப்பட்டது. இத்தகைய மூவியல் சாகுபடி முறை நாட்டில் பெரும்பாலான இடங்களில் புழக்கத்திலிருந்து வந்தது. இவ் வயல்களில் சிறு துண்டு நிலங்கள் விவசாயத்துக்குச் சொந்தமாகவுமிருந்தன. இவை தவிர, கிராமத்தினரின் பொது உபயோகத்துக்காக மேய்ச்சல்நிலம், சிறுகாடுகள், தரிசு நிலங்கள் இருந்தன. பெட்ஃபோர்டு பிரபு (Earl Bedford) போன்றவர்கள் காடுகள், சதுப்பு நிலங்கள் முதலியவற்றைச் சாகுபடி நிலங்களாக மாற்றுவதற்கு மிகவும் பாடுபட்டது குறிப்பிடத்தக்கது. எனினும் வேளாண்மைத்துறை விசேட அபிவிருத்தியின்றியே இருந்தது.

கிராமசமுதாயம் பிற்பட்டதாகவே இருந்தது, விவசாயிகள் சேர்ந்து ஒன்ருகவே சாகுபடி செய்தனர். ஒரே சமயத்தில் ஒரே வகைப் பயிரைச் சாகுபடி செய்து ஒரே சமயத்தில் அறுவடை செய்தனர். பெரும்பாலும் கூடிவேலை செய்வதும் அறுவடை

செய்வதும் புழக்கத்திலிருந்து வந்தது. புது முறைகளைப் பின்பற்றும் மனப்பாங்கும், வசதிகளும், சூழ்நிலைகளும் இல்லை. விவசாய முன்னேற்றத்துக்கு வழியில்லாமலிருந்தது. விவசாயம் தவிர, பிற சிறு கைத்தொழில்களை மக்கள் செய்து வந்தனர்.

பயிர் செய்யத் தகுதியான நிலங்களில் முக்கால் பகுதி செல்வந்தர்களிடமிருந்தது. அவற்றை நிலச் சொந்தக்காரர்கள் வேலியிட ஆரம்பித்தனர். இந்த நில அடைப்பு இயக்கம் நாளடைவில் வேகம் பெற்றது. வேலியிடப்பட்ட நிலங்களில் ஆட்டுப்பண்ணைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. ஆட்டுரோமம் நெசவுக்கு அதிகம் தேவைப்பட்டது. கம்பளநெசவு இலாபம் அதிகம் தரும் தொழிலாகவே, ஆடுகள் வளர்ப்பும் ஆட்டுரோமச் சேகரிப்பும் அதிகரித்தன. ஆகவே, ஆட்டுப்பண்ணைகட்காக வேலியடைப்புக்கள் அதிகம் ஏற்பட்டன. நில அடைப்பு இயக்கம் அதிகரித்தது. விவசாயிகள் இதை வெறுத்தனர். தங்கள் நிலங்கள் பறிபோய்விடுமெனப் பயந்தனர். விவசாய வேலைக்கு ஆள்கள் கிடைப்பது கடினமாதலால், செல்வர்கள் வேலியிட்டு மேய்ச்சல் தரைகளை விரிவுபடுத்தி ஆட்டுப்பண்ணைகளை ஆரம்பித்தனர். இதனுல், விவசாயத் துறையில் மந்தநிலை ஏற்படவாரம்பித்தது. திறந்தவயல் சாகுபடி முறை, வேலியடைப்பு முறையால் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. விவசாய வளர்ச்சிக்காக அரசும் வேலியிடும் இயக்கத்தைத் தடைப்படுத்தச் சட்டங்களை ஏற்படுத்தியது. நிலப்பிரபுக்கள் 1660ஆம் ஆண்டுக்குப் பின் அரசியலில் செல்வாக்குப் பெற ஆரம்பித்தனர். அவர்களின் ஆதிக்கம் நில அடைப்பு இயக்கத்தை வலுப்பெறச் செய்தது. ஆட்டுப்பண்ணைகள் வளர்ந்ததுடன் நில அடைப்பு இயக்கம் காரணமாக அதிக அளவு நிலங்கள் சாகுபடிக்கு ஏற்றதாக ஆக்கப்பட்டன. சதுப்பு, உவர், தரிசு நிலங்களும் பயிர் செய்ய ஏற்றதாக்கப்பட்டன. நிலவளத்தை அதிகரிக்கும் முயற்சி செய்யப்பட்டது. தனி மனிதர்களின் விவசாய முறைகள், விவசாய சோதனைகள் ஊக்கம் பெற்றன. இவ் வியக்கம் உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்கு உதவும் என அறிந்த மக்கள் விவசாய மேம்பாட்டுக்கு உழைக்க ஆரம்பித்தனர். அதனுல் தீமைகள் பல இல்லையென்பதையும் உணர ஆரம்பித்தனர். 18ஆம் நூற்றுண்டில் இது மிகவும் முக்கியத்துவம் பெற்ற இயக்கமாக மாறிற்று. நவீனக் கருவிகளும், விஞ்ஞான ரீதியான சாகுபடி முறைகளும் கையாளப்பட்டன. டர்னிப்பு, உருளைக்கிழங்கு போன்ற கிழங்கு வகைகளும் பெருமளவில் பயிரிடப்பட்டன. பெரும்விவசாயப்பண்ணைகள் ஏற்பட்டன. விவசாயம் இலாபகரமான தொழிலாகவும், விருத்தியடைந்து வரும் தொழிலாகவும் மாற்றமடைய ஆரம்பித்தது.

கால்நடை

கால்நடைகள் பராமரிப்பு அக்காலத்தில் கவனம் பெறவில்லை. ஊரிலுள்ள கால்நடைகள் எல்லாம் பொது நிலத்திலேயே மேய்ந்தன. நோயுள்ளவை பிரித்து விடப்படவில்லையாதலால் நோய்கள் அவற்றிடையே எளிதில் பரவின. நவீன வளர்ப்பு முறைகள் நடைமுறையில் இல்லை. மேய்ச்சல் தரைகள் குறைவாக இருந்ததால் தீனிப் பற்றுக்குறையும் ஊட்டக் குறைவும் இருந்து வந்தன. புல்வகைகளே உணவாக இருந்ததால் போதுமான தீவனம் கிடைக்கவில்லை. தீவனச் சேமிப்பு முறையில்லாததால் மாரிக்காலங்களில் மிகவும் கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டன. தீனி தரஇயலாத காரணத்தால் மாரிக்காலம் தொடங்கு முன்னர் பல உணவிற்காகக் கொல்லப்பட்டன. தரமான கால் நடைகள் இல்லாததால் விவசாய வேலைக்குத் தடையேற்பட்டது. எலும்பும் தோலுமாக நோய்வாய்ப்பட்டுப் பட்டினி கிடந்த கால்நடைகள் எண்ணிக்கையில் உயர்ந்திருந்தன; தரத்தில் தாழ்வாக இருந்தன. பராமரிப்புச் செலவுக்கு ஏற்றபடி அவை உபயோகமாக இல்லை. வேளாண்மைத் துறை மிகவும் குறைபாடுகள் கொண்டதாயிருந்தது. மகசூல் மிகக் குறைவாகவும், கால் நடைகள் பலவீனமான நிலையிலுமிருந்தன. புதிய விவசாய முறைகளைக் கையாளும் முயற்சியோ அல்லது உயர்ரகக் கால்நடைகளை உருவாக்கும் முயற்சியோ இல்லை. அவற்றில் அக்கறை காட்டுவோரும் இல்லை. மூவயல் சாகுபடி, திறந்த வெளிச் சாகுபடிகளால், சாகுபடி செய்வதற்கேற்ற நிலங்களில் மூன்றில் ஒரு பங்கு எப்போதும் தரிசாகவே கிடந்தது. வயல்களில் எல்லை அல்லது வரப்புத் தகராறு இருந்துகொண்டே இருந்தது. மூவயல் நிலங்களில் இடைப்பட்ட பயிர் செய்யாத துண்டு நிலங்களில் களைகள் (weeds) மிகுந்தன. அவற்றை அகற்றும் பொறுப்பு நிர்ணயிக்கப் படாததாயிருந்தது. ஆகவே சாகுபடி செய்யப்படும் நிலங்களுக்கு இடையூறாக அவை வளர்ந்து வந்தன. கூட்டுறவு மனப்பான்மை யுடன் பொது வேலையில் ஈடுபடவிருந்த நபர்கள் விவசாயத்திற்கு இடையூறாக அமைந்தனர். திறந்தவயல் சாகுபடி விவசாய முன்னேற்றங்களுக்குத் தடையாயமைந்திருந்தது. மேலும், பொது மேய்ச்சல் தரையில் தமது கால்நடைகளை மேய்க்கும் உரிமை ஒவ்வொருவருக்கும் உண்டு. நோய்வாய்ப்பட்ட கால்நடைகள் பொது மேய்ச்சல் நிலம் மூலம் நோயைப் பரப்பின.

காலப்போக்கில் வேளாண்மைத் துறையில் அபிவிருத்திக்கான அறிகுறிகள் காணப்பட்டன. டச்சு, பிளமிஷ் வேளாண்மை முறைகள் கையாளப்பட்டதன் காரணமாக விவசாய முன்னேற்றம் காணப்பட்டது. தாழ்வான தரிசு நிலங்கள் மீட்கப்பட்டு விவசாயம்

செய்வதற்கேற்றவையாக ஆக்கப்பட்டன. மக்கள் நவீன விவசாய முறைகளால் கவரப்பட்டனர். கிழங்குவகைப் பயிர்கள் பயிரிடப் பட்டன. உரமிடுதல், வடிகால் ஏற்படுத்தல் நடைமுறைக்கு வர ஆரம்பித்தன. விவசாயப் பண்டங்களுக்கு உரிய இலாபம் கிட்டுமாறு விற்பனை செய்ய அங்காடிகள், சந்தைகள் ஏற்பட்டன. செல்வர்கள் பெரும்பண்ணைகளை ஏற்படுத்தி விவசாயச் செல்வத் தைப் பெருக்கலாயினர். பழமைக்கும், புதுமைக்கும் தொடர்பான விவசாயநிலை ஏற்படுத்தப்பட்டது. இவை வரும் நூற்றுண்டின் அபிவிருத்திக்கு வித்திட்டன.

தொழில்

17 ஆம் நூற்றுண்டின் எழுத்தாளரான கிரீகோரி கிங் (Gregory King) என்பார் நூற்றுக்கு ஐந்து சதவீதத்தினரே தொழிலில் ஈடுபட் டிருந்தனர் என்று கூறுகின்றார். தொழில் அக் காலத்தில் பிற்போக்கான நிலையிலேயே இருந்தது. வேளாண்மையே முதலிடம் வகித்துவந்தது. அது சிறிது சிறிதாக ஆரம்பித்தது. மக்கள் தொழில் வளர்ச்சியில் அதிகக் கவனம் செலுத்தினர். வாணிபம் பொருளாதார வளர்ச்சியைத் தந்தது. அவை எல்லாம் பின்னால் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட அடிகோலின. தொழிற் கூடங்கள் பெருகின. தொழிற்சாலைகள் நகரங்களில் பெருக ஆரம்பித்தன.

இங்கிலாந்தின் மிக முக்கியமானதும், பழமையானதுமான கைத்தொழில் கம்பள நெசவே ஆகும். பிறதொழில்கள் பட்டுநெசவு, இரும்புத் தொழில், மட்பாண்டங்கள் செய்வதே ஆகும். ஃபிரஞ்சு நாட்டு மன்னர் பதினான்காம் லூயி, சமயக் கொடுமைகளைத் தாங்கொணாது, குறிப்பாக 1685-க்குப்பின் தொடர்ந்து ஃபிரான்ஸ் நாட்டிலிருந்து இங்கிலாந்தில் வந்து குடியேறியவர்கள் "ஹியுஜினாட்ஸ்" (Hueguenots) என்ற புரட்டஸ்டன்டு (Protestants) பிரிவினராவர். திறமை மிக்க நெசவுத் தொழிலாளி களாகிய அவர்கள் வருகைக்குப் பின், இங்கிலாந்தில் கம்பளி, பட்டு நெசவு மிகவும் முன்னேற்றமடைய ஆரம்பித்தது. அவர்கள் பட்டுத் துணி, கப்பல்பாய்த்துணி அழகிய திரைச்சீலைகள் நெசவு செய்வதில் வல்லுநர்களானதால் நெசவுத்தொழிலில், இங்கிலாந்து முன்னேற்ற மடையக் காரணமாயிருந்தது. நிலையான கம்பளத் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. பெரும்பாலான மக்கள் இத் தொழிலைச் செய்து வந்தனர். கம்பளித் தொழில் மிகவும் முக்கியமான இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. கம்பளி நூல் நூற்றல், நெசவு பல இடங்களில் நடைபெற்று வந்தன. அவை நாட்டின் பொருளாதார அளவை நிர்ணயிக்கும் அளவாகக் கருதப்பட்டன, பிறநாட்டு அகதிகளான ஹியுஜினாட்ஸ்களின் உழைப்பால் இவை விருத்தியடைந்தன.

உள்நாட்டு உரோம அளிப்பு குறைவாக இருந்தமையால் ஸ்பெயின் போன்ற நாடுகளில் இருந்து உரோமம் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. நாட்டுமக்கள் இந்தியா போன்ற நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பருத்தித் துணியை விரும்ப ஆரம்பித்ததும் கம்பளித் தொழில் நசித்துவிடுமென அஞ்சிய அரசினர் பருத்தித் துணி இறக்குமதியைத் தடை செய்தனர். பருத்தியும் கம்பளியும் கலந்து நெய்த துணியினாலான ஆடைகளை அணியுமாறு மக்கள் வற்புறுத்தப்பட்டனர். இயந்திர சாதனங்களின் கண்டுபிடிப்புக்குப் பின்னரே தனிப்பருத்தி ஆடைகள் உற்பத்தி பெருக ஆரம்பித்தது. அதுவரை பருத்தியும், கம்பளமும் கலந்து நெசவு செய்யப்பட்ட துணியே உபயோகிக்கப்பட்டு வந்தது. பருத்தித் தொழில் இங்கிலாந்தின் புராதனத் தொழிலன்று; அந் நாட்டில் குடியேறியவர் களால் ஆரம்பிக்கப்பட்டதாகும். நூற்பு, நெசவு வேலைகளைத் தொழிலாளர்கள் அவர்களின் குடிசைகளிலேயே செய்து வந்தனர். குறிப்பாக இது லங்காஷயர், யார்க்ஷயர், மான்செஸ்டர் போன்ற பகுதிகளில் நடைபெற்றது; கம்பளித் தொழில் போன்று வேகமாக முன்னேறவில்லை. காரணம், நூற்றல், நெசவு போன்ற வேலைகட்குக் கம்பளித் தொழிலைக் காட்டிலும் குறைந்த ஊதியமே கிடைத்து வந்தது. ஆனாலும், பருத்தித் தொழில் முன்னேற்றமடைய ஆரம் பித்ததும் லினன் உற்பத்தி செய்யும் தொழில் மந்தமடைந்தது. அது ஸ்காட்லாந்து, யார்க்ஷயர், லங்காஷயர், வடஅயர்லாந்து ஆகிய விடங்களில் நடைபெற்றுவந்தது. பட்டுத் தொழிலுற்பத்தி, ஃபிரான்ஸ், இத்தாலி தேசத்தவரின் வருகையால் பெரிதும் வளர்ச்சியடைந்தது. ஆனாலும் ஃபிரான்ஸ், இத்தாலிப் பகுதியில் உயர்ந்தரகப் பட்டு குறைந்த செலவில் உற்பத்திசெய்யப்பட்டதால் இங்கிலாந்து பட்டு உற்பத்தியில் முன்னணிக்கு வர இயலவில்லை. நூற்பு, நெசவுத் தொழில்கள் இல்லத் தொழில்களாகவே (domestic Industry) நடந்து வந்தன. இவற்றை ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் தங்கள் இல்லங்களிலேயே செய்துவந்தனர். இராட்டையையும், தறியையும் தொழில் செய்ய உபயோகித்தனர். துணித்தொழில் குறிப்பாக யார்க்ஷயர், நார்ஃபக், வடவேல்ஸ் பகுதிகளில் மிகவும் முன்னேறியது.

பிற தொழில்களில் உலோகத் தொழில் மிகவும் முக்கியமானது. குறிப்பாக, இரும்புத் தொழிலில் இரும்பை உருக்குவதற்காக மரக்கரி உபயோகிக்கப்பட்டது. மரக்கரி அதிகம் தேவைப்பட்டதால் காடுகள் பெருமளவு அழிக்கப்பட்டன. எரிபொருள் பிரச்சினை இரும்பு உற்பத்தியைத் தடைப்படுத்துமளவிற்கு ஏற்பட்டது. நிலக்கரியின் உபயோகம் நன்முறையில் ஏற்படுத்தப்படும்வரை இரும்பு உற்பத்தி மந்தநிலையிலேயே இருந்துவந்தது. வெட்டுக்

கருவிகள் உற்பத்தி, ஷெப்பீல்டு எனுமிடத்திலும் பித்தளை, செம்பு, இரும்புச் சாமான்கள் உற்பத்தி பர்மிங்காமிலும் நடைபெற்றன.

17ஆம் நூற்றாண்டுவரை கடல் நீரிலிருந்தே உப்புத் தயாரிக்கப்பட்டு வந்தது. இது பிரிஸ்டல், சௌத்ஹாம்டன் எனுமிடங்களில் முக்கியத்துவமடைந்திருந்தது. உப்பு உற்பத்தி போதுமானதாக இல்லாததால் ஸ்காட்லாந்து, ஃபிரான்ஸ் முதலிய வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. 1760ஆம் ஆண்டு பாறையுப்பு கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. நார்விச்சுக்கருகில் உப்புக்குன்றுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இதனால் உப்புத் தொழில் விருத்தியடைந்தது. வெளிநாட்டு இறக்குமதி நிறுத்தப்பட்டது. உப்புப் பற்றாக்குறை நீங்கிற்று. இயந்திர சாதனங்களில்லாததால் எல்லாத் துறைகளிலுமே முன்னேற்றம் வேகமின்றியிருந்தது. பருத்தித் துணித் தொழில் போன்ற சில புதுத் தொழில்கள் மட்டுமே அப்போது ஏற்பட்டன. தொழில்கள் அநேகமாகத் தொழிலாளியின் வீட்டிலேயே நடந்துவந்தன. கம்பளித் தொழில் மட்டும் பெருவாரியாக நடந்தது. சுய தேவைக்காகவும், வெளிநாட்டு ஏற்றுமதிக்காகவும் தயாரிக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு குடும்பமும் ஒவ்வொரு தொழிலில் ஈடுபட்டு வந்தது. குடும்பத்தலைவரும், அவருடைய மனைவி மக்களும் அத் தொழிலில் ஈடுபட்டனர். ஒவ்வொருவருக்கும் அத் தொழிலில் ஒரு வேலையிருந்தது. விவசாயத்தை முக்கியத் தொழிலாகக் கொண்டாலும் ஒவ்வொருவரும் ஒரு தொழிலைச் செய்துவந்தனர். இதில் முதலாளி, தொழிலாளி என்ற வித்தியாசமில்லை. ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் தனக்கு வேண்டிய ஆட்டு உரோமத்தை வாங்கித் தன் வீட்டுத் தறியிலேயே நெய்து சந்தைகளில் கொண்டுபோய் விற்றுவந்தான், வேண்டும்போது தனியாட்களை நியமித்து அவனையும் குடும்பத்திலொருவனாகக் கருதினான். இத் தொழில் விரிவடைந்ததும் இக் குடிசைத் தொழிலாளி பெரு முதலீடு செய்து, அதிகமான ஆட்டு உரோமத்தைக் கொள்முதல் செய்துகொண்டு வருவதும், நீண்ட தூரப் பிரயாணம் செய்து சந்தைகட்கு எடுத்துச்செல்வதும் கடினமாக உணரப்பட்டது. ஆகவே, வசதி படைத்த சிலர் அதிகமாக ஆட்டு உரோமத்தை வாங்கித் தொழிலாளியிடம் கொடுத்து அவற்றை நூற்று, நெசவு செய்து உற்பத்தி செய்யப்பட்ட துணியாகப் பெற்றனர். அதற்கான கூலிமட்டும் தொழிலாளிகளுக்குத் தரப்பட்டது. அதனுடன் தொழிலாளிகளின் பங்கு முடிந்தது. தயார் செய்யப்பட்ட துணிகளை முதலாளிகள் சந்தைகளில் கொண்டு விற்றுப் பெரும்லாபம் திரட்ட ஆரம்பித்தனர். அதுவே முதலாளித்துவ

முறையை ஏற்படுத்தியது. இதுவே, ‘துணிவணிகன் முறை’ (clothier system) எனப்பட்டது. இதுவே, தொழிலாளர் சமுதாயத்தை உருவாக்கவும், தொழிலாளர் பிரச்சினைகளுக்கும் வழிகோலிற்று. முதலாளித்துவ இல்லத் தொழில் முறை பின்னர்த் தொழிற்கூடங்களை உருப்பெறச் செய்தது.

வாணிபம்

தேவையான பொருள்களைக் கையாலேயே இல்லங்களில் தயார் செய்து விற்போர் கில்டுகள் (Gild) எனும் குழுக்களை ஏற்படுத்தினர். இது தொழில் செய்பவர்கள் கூட்டுறவு முறைப்படி அமைத்துக் கொண்ட கூட்டுறவுக் கில்டுகள் அல்லது குழுக்கள் ஆகும். வணிகர்கள் வணிகக் கூட்டுறவுக் குழுக்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டனர். பெரும்பாலும் தொழில்கள் கில்டுகள் எனும் குழுக்களுக்குட்பட்டுச் செயல்பட்டாலும், இல்லத்தொழில் முறையே பரவலாக அமைந்திருந்தது. நாளடைவில் தொழிற்சங்க முதலாளித்துவ பிரச்சினைகள் உருவாயின; எனினும் தொழில் வளர்ச்சிக்கு வித்திட்டன. 17ஆம் நூற்றுண்டுக்குப்பின் இங்கிலாந்தின் வாணிபம் வெகுவாக முன்னேற ஆரம்பித்தது. உள்நாட்டு வாணிபமும், வெளிநாட்டு வாணிபமும் விருத்தியடைந்தன. பல வியாபாரக் கம்பெனிகள் வாணிப விருத்திக்கும், பொருளாதார முன்னேற்றத்துக்கும் உதவின. அவை விரைவில் பெருமளவில் வியாபாரம் செய்யத் தொடங்கின. அவற்றில் முக்கியமானது 1600-ல் ஏற்படுத்தப் பட்ட கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியாகும் ; கடலோரக் கோட்டைகளும், ஆலைகளும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சூரத்தில் 1609-லும், சென்னையில் 1639-லும், ஹூக்ளியில் 1650-லும், பம்பாயில் 1665-லும் வாணிப மையங்கள் ஏற்பட்டன. இவை இந்திய அரசர்களுடனும், வியாபாரிகளுடனும் வாணிபத்தொடர்பு கொள்ளும் மையங்களாகத் திகழ்ந்தன. கிழக்கில், சீனம் ஜப்பான்வரை வியாபாரம் நடந்தது. 1553-ல் ருஷ்யக் கம்பெனி (The Russia Company) ஐரோப்பாவின் வடக்காக இந்தியாவுக்கு வியாபார மார்க்கம் கண்டு பிடிக்க முயன்றது. ஆப்ஃபிரிக்கக் கம்பெனி (The Africa Company) 1540-ல் ஆப்ஃபிரிக்காவுடன் வர்த்தகத் தொடர்பை ஏற்படுத்திற்று. ராயல் ஆப்ஃபிரிக்கக் கம்பெனி (The Royal Africa Company) 1660-ல் வியாபாரப் பெருக்கத்துக்கு வழி செய்தது. லெவன்ட் கம்பெனி (The Levant Company) 1581-ல் மத்தியதரைக்கடல் பகுதியில் வியாபார விருத்திக்கு வழிகோலியது. 1600-ல் ஏற்பட்ட கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி (The East India Company) கீழ்த்திசை நாடுகளில் வியாபார முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்தியது. வெளிநாட்டு வாணிபம் பெருக ஆரம்பித்தது. பல இடையூறுகட்கிடையில் அமெரிக்காவிலுள்ள ஸ்பானிஷ் குடியேற்றங்களுடனும்

கிரீன்லாந்து, வட ஆப்பிரிக்கா, ஸ்பெயினுடனும் பிற பகுதிகளுடனும் வாணிபத் தொடர்பு வளர்ந்தது. கில்டுகள் எனும் கூட்டுக் கழகங்கள் மறைந்தொழிய ஆரம்பித்தன. வணிகர்கள் முக்கியத்துவம் பெற ஆரம்பித்தனர். பண்டமாற்று முறை ஒழிய ஆரம்பித்தது. பண அடிப்படையில் வியாபாரம் ஏற்பட்டதால் நாட்டிலுள்ள வெள்ளி, தங்கம் வெளியேற ஆரம்பித்து, வேகமாக வாணிபம் நடைபெற ஆரம்பித்தது. மேலே கூறப்பட்ட வியாபாரக் கழகங்கள் (Trading Companies) வெளிநாட்டு வாணிபத்தைப் பெருக்கி மறைமுகமாகத் தொழிற்புரட்சிக்கு அடிகோலின.

வங்கிமுறை

16ஆம் நூற்றுண்டில் வியாபார முன்னேற்றம் காரணமாக இங்கிலாந்தில்வங்கிமுறை யில்லாதது பெரும் வியாபாரிகளுக்கொரு குறையாக இருந்தது; ஆகவே, ஐரோப்பாவில் கடன் வசதிகளைப் பெற்றுவந்தனர். அரசர்களும் அப்படியே. இடைக்காலத்தில் வட்டிக்குக் கடன் கொடுப்பது திருச்சபைகளால் அனுமதிக்கப்படவில்லை. இருப்பினும் வட்டிக்குக் கடன் கொடுப்பது பெருவாரியாக ஒரு தொழிலாக மேற்கொள்ளப்பட்டது. பொருள்களின் ஈட்டின் பேரிலே கடன் தரப்பட்டது. ‘லாம்பர்டு தெரு’ வட்டிக்கடைக்காரர்கள் பிரபல்யமானவர்கள். 1545-ல் வட்டிக் கடன்தொழில் வட்டி வாங்குவதை வரையறுத்தது. அத் தொழிலில் ஒழுங்குமுறை செய்யப்பட்டது.

வாணிப வளர்ச்சி செல்வத்தைக் குவித்தது. ஈட்டிய செல்வத்தை நிலபுலன்கள் வாங்குவதிலும், தங்கம், வெள்ளியாக மாற்றுவதிலும் செல்வந்தர்கள் ஈடுபட்டனர். பணம் இருப்புப் பெட்டிகளில் குவிக்கப்பட்டுப் பாதுகாக்கப்பட்டது. 16ஆம் நூற்றுண்டிலேயே பொற்கொல்லர்கள்தாம் வங்கித் தொழிலை ஆரம்பித்தனர் எனலாம். உள்நாட்டுச் சண்டைகளின்போது அவர்கள் முக்கியத்துவமடைந்தனர். பெரும் வர்த்தகர்களும், செல்வந்தர்களும் தங்கம், வெள்ளி போன்றவற்றைப் பொற்கொல்லர்களிடம் பாதுகாப்புக்காகக் கொடுத்து வைத்திருந்தனர். அவற்றில் ஒரு நேரத்தில் ஒரு பகுதியையே அவர்கள் திருப்பிப் பெற்றுவந்தனர். பிற பகுதி அவர்களின் பாதுகாப்பில் முடங்கிக்கிடந்தது. அவற்றை வட்டிக்குக் கொடுத்துப் பொருளீட்டுவதற்கு எவ்விதத் தடையும் அவர்களுக்கு இருக்கவில்லை. அவர்கள் வாடிக்கைக்காரர்களுக்குத் திரும்பப்பெறுவதற்கான பணத்தாள்களை அளித்து, முதன் முதலில் வங்கித் தொழிலின் அடிப்படையை ஆரம்பித்து வைத்தனர். அப் பணத்தாள்களைப் பொற்கொல்லர்களிடம் கொடுத்து எப்போது

வேண்டுமானாலும் பணமாகப் பெற்றுக்கொள்ள இயலும். இவ்வித வங்கித் தொழில் நடத்தும் பொற்கொல்லர்கள் இலண்டனில் பெருகினர். பணம் கடன் வழங்குவதும், பாதுகாப்புக்காகச் சேமிப்புக்களைப் பெறுவதும் ஆகிய வங்கித் தொழிலின் இருபெரும் அடிப்படை அலுவல்களைச் செய்துவந்தனர். அவர்களிடம் பெற்ற கடன்களுக்கான வட்டிவீதத்துக்குக் குறைவாகச் சேமிப்புகட்கு வட்டி கொடுத்து வந்தனர். காசோலை முறையும் நடைமுறைக்கு வந்தது.

1694ஆம் ஆண்டு வங்கித் தொழிலில் ஒரு மிக முக்கியத் திருப்பு முனையாகும். எல்லா வங்கிகளிலும் முக்கியமான இங்கிலாந்து பாங்கு (Bank of England) ஏற்படுத்தப்பட்டது இவ் வாண்டிலாகும். இங்கிலாந்து, ஃபிரான்ஸுடன் சண்டையிலீடுபட்டது. அப்போது ஆண்ட அரசன் மூன்றும் வில்லியம், பலவழிகளில் முயன்றும் கடன்களைப் பெற்றும் பணமுடை கடுமையாக இருந்தது. அரசு கடன் திட்டம் ஒன்றைத் தொடங்குவது தவிர்க்க முடியாததாயிற்று. வில்லியம் பாட்டர்சன் என்ற ஸ்காட்லாந்தியரின் திட்டப்படி செல்வந்தர்கள் சேர்ந்து அரசுக்குக் கடன் வழங்கி அதற்குப் பதில் ''கூட்டுப் பங்கு வங்கி'' (Joint Stock Bank) ஒன்றினைத் தொடங்க விழைந்தனர். அதன்படி 'காட்ஃபரே' (Godfrey) எனும் வணிகனின் திட்டப்படி, மாண்டேகு என்ற சான்சிலர் பாராளுமன்றத்தில் ஒரு நிதிமசோதாவை நிறைவேற்றித் தந்தார். அதன்படி இங்கிலாந்து வங்கி (Bank of England) அமைக்கப்பட்டது. அச் சட்டத்தின்படி 1,200,000 பவுன்கள், நூற்றுக்கு எட்டு சதவீத வட்டிவீதம் கடன் வாங்கப்பட்டது. இவ்வாறு வங்கி, மக்களிடம் சேமிப்புக் கடன் பெற்றும், பணத்தாள்களை அச்சிட்டும் தொழிலை ஆரம்பித்தது. இங்கிலாந்து வங்கி இலண்டன் மாநகர் எல்லைக்குள் முதலில் செயல்பட்டுவந்தது. ஆனால், தொழில் முக்கியத்துவமடைந்த நகரங்கள் மிட்லண்டிலும், தெற்கு வேல்ஸிலும் தோன்ற ஆரம்பித்ததும், தொழிலும் வாணிபமும் விருத்தியடையவும், ஆங்காங்கே செல்வமுடையவர்களும், செல்வாக்குடையவர்களும் தனித்தோ, பலர் சேர்ந்தோ பல வங்கிகளைத் தொடங்கினர். அவர்கள் சேமிப்புக்களை வாங்குவதிலும், வட்டி தருவதிலும், கடன் கொடுப்பதிலும், நோட்டுகள் வெளியிடுவதிலும் ஈடுபட்டனர். நூற்றுக்கணக்கான வங்கிகள் தோன்றின. ஆனால் அதனுடன் குறைபாடுகளும் வளர்ந்தன. பல வங்கிகள் அளவிற்கு மீறிய நோட்டுகளை வெளியிட்டன. சேமிப்புகள் குறைந்தன. வங்கி நிதிநிலை மோசமாயிற்று. ஒரே சமயத்தில் மக்கள் பணத்தைத் திருப்பிக் கேட்டபோது வங்கிகளால் உதவ இயலவில்லை. ஆகவே பல வங்கிகள் முறிந்தன. பலர் பொருள்களை இழந்தனர். பல வங்கிகள் மூடப்பட்டன. அதனால் அரசு தலையிட்டு

ஒழுங்குமுறைகளை ஏற்படுத்துவது அவசியமாயிற்று. வர்த்தகம், தொழில் மேம்பாடடையவும், பொருளாதார ஒழுங்கு ஏற்படவும், நாட்டின் சேமிப்புகளை ஒன்றுசேர்த்து வியாபாரத் தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பயன்படுத்தவும், தேசியக் கடன் திட்டங்களை உருவாக்கி அபிவிருத்தித் திட்டங்களை ஏற்படுத்தவும், எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, நாட்டில் பிந்தைய காலத்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்படவும் வங்கித் தொழில் பெரும் தொண்டாற்றியது. நோட்டுகளை வெளியிட்டு நிதி நிலைமையைச் சமாளிக்கவும் செலாவணித் தேவையைப் பூர்த்திசெய்து பொருளாதார விருத்திக்கும் வழி கோலின. பிந்தைய நூற்றுண்டுகளில் முறையான வங்கித் தொழில் நாட்டின் பொருளாதார மையமாகவும் உயிர்நாடியாகவும் விளங்கியது.

போக்குவரத்து

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்படுவதற்கு முன்பு வாணிபத் தொழில் வளர்ச்சிக்கு அத்தியாவசியமான போக்குவரத்து வசதிகள் மிகவும் மோசமான நிலையிலிருந்தன. ஓரிடத்திலிருந்து பிறிதோரிடத்திற்குச் செல்வதும், வாணிபப் பொருள்களை இடமாற்றுவதும் மிகவும் கடினமாயிருந்தது. காரணம், சாலைகள் நல்ல முறையில் இல்லை. நடைபாதைகளே சாலைகள் என்று கூறுமளவில் இருந்தன. மக்கள் குதிரைகள் மேல் சவாரிசெய்தே பிரயாணம் செய்தனர். திருடர் பயமும், பாதுகாப்பற்ற நிலையும், கரடுமுரடான நல்லமைப் பற்ற சாலைகளின் நிலையும் போக்குவரத்தைக் கடினமான செயல் களாக்கின. சாமான்கள் பொதிக் குதிரைகள் மீதும், (pack horse) கோவேறு கழுதைகள்மீதும் கடத்தப்பட்டன ; மண் சாலைகளான தால், பாரம் மிகுந்த வண்டிகளின் (coaches of wagons) போக்கு வரத்தால் சீர்கெட்டிருந்தன. தொழில் வளர்ச்சிக்கும், வாணிப வளர்ச்சிக்கும் போக்குவரத்து வசதி அமையவேண்டியதன் அவசியத்தை உணர்ந்த பல நிபுணர்கள் கெட்டியான பாதைகளின் அமைப்பு முறைகளையும், சாலைகளின் நல்ல பராமரிப்புக்கான முறைகளையும் கண்டுபிடித்துச் சாலைகளைப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்தனர். நல்ல சாலைகளை அமைப்பதில் ஏற்பட்ட தாமதம் வாணிப வளர்ச்சியை ஓரளவு தடைப்படுத்தவே செய்தது. கால்வாய்ப் போக்குவரத்து தோன்றியிருக்கவில்லை. பின்னரே கால்வாய்கள் வெட்டப்பட்டன. தேம்ஸ் (Thames) தவிர, வேறு நதிப் போக்குவரத்தில்லை. கப்பல் போக்குவரத்து வளர்ச்சியடைய ஆரம்பித்திருந்தது. காற்றையும் பாய்மரத்தையும் நம்பியே கப்பல் போக்குவரத்து நடைபெற்றுவந்தது. அதுவே வாணிப முன்னேற்றத்துக்கு அடிப்படையாக அமைந்தது. இங்கிலாந்து நாட்டு மன்னர்களும் பிறநாட்டு அரசர்களைப் போலக் கப்பல் கட்டும்

தொழிலுக்கு ஊக்கமும், ஆக்கமும் தந்த பின்னரே, ஆங்கில நாட்டுக் கப்பல் கட்டும் தொழிலும், கடல் வாணிபமும் வெகுவாக முன்னேற ஆரம்பித்தன. அப்போதிருந்த வாணிபக் கொள்கை வெளிநாட்டு வாணிபத்தை ஊக்குவித்தது. பின்னர்க் கால்வாய்கள் வெட்டப் பட்டன. நீராவியை உபயோகித்து இயந்திரங்கள் இயக்கம் பெற ஆரம்பித்ததும் இருப்புப்பாதையும், நீராவிக்கப்பல்களின் போக்கு வரத்தும் அதிகரித்தன. பிரயாண வசதிகளும், சரக்குகள் அனுப்புவதும் அதிகரித்தன. பிந்தைய நூற்றுண்டுகளில் தொழிற் புரட்சி ஏற்படவும், பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அடிப்படைத் தளமும் இவற்றுல் அமைக்கப்பட்டன.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டு இங்கிலாந்தும் பல்துறைப் புரட்சி களும் (Eighteenth century England and the different revolutions)

1660-லிருந்து இங்கிலாந்தின் பொருளாதாரம் தொடர்ச்சியான பல மாற்றங்களைக் கொண்டதாயிருந்தது. இங்கிலாந்து ஒரு விவசாய நாடாகவே இருந்துவந்தது. 5,500,000 முதல் 6,000,000 வரை மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட மக்கள் தொகையில் சுமார் 40 சதவீதத்தினர் கைத்தொழில் வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டிருந்தனர்.[1] ஆனுல் 18 அல்லது 19ஆம் நூற்றுண்டில் பொருளாதார மாற்றங்கள் வேகமாக ஏற்பட்டன. முந்திய சில நூற்றுண்டு களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால், ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் வேகம் பொருளாதாரப் புரட்சி என்று கூறத்தக்க அளவினதாயிருந்தது. இது அரசியல் புரட்சியின் அடிப்படையில் ஏற்பட்டது என்று கூறலாம்.

விவசாயத்தில் விஞ்ஞான ரீதியில் புதிய முறைகளும், உத்திகளும் கையாளப்பட்டன. அதில் கிராமப் புறங்களும் பங்கு கொண்டன. பழைய பண்ணை முறையில் அமைந்த கிராமங்கள், திறந்தவயல் முறைகள், தரிசுகள், பொதுமேய்ச்சல் தரைகள் மறைந்தன. வேலியிடப்பட்ட நிலங்கள் நவீன விவசாய முறையில் அமைந்த பண்ணைகளை உடைய கிராமங்கள் உருப்பெற்றன. நாட்டில் தொழில்வளமிக்க நகரங்களும், மையங்களும் பெருகின. மக்கள்தொகை பெருகிற்று. தொழிலாளிகள் பசி நீக்க உணவுப் பெருக்கம் அவசியமாயிற்று. விவசாய முன்னேற்றம் ஏற்பட வேண்டியது தவிர்க்க முடியாததாயிற்று. நவீன விவசாய முறைகளைக் கையாண்டு விவசாயப் புரட்சி ஏற்பட்டது.

1 An outline of the Economic History of England to 1952 O. W. Roberts p p. 107, 108.

தொழில்வளர்ச்சி இக் காலத்தில் ஏற்பட்டது இயற்கையே. இயந்திர சாதனங்கள் பெருகின. தொழில் ஆலைகள் பெருகின. தொழிலாளர் தொகை கூடிற்று. ஆலைகள் மிகுதியாகவுள்ள தொழில் நகரங்கள் தோன்றின. 1760-க்குமுன் கைத்தொழில் இரண்டாவது இடம் வகித்தது. கையால் கம்பளி ஆடைகள் தயாரிப்பது பிரதானக் கைத்தொழிலாக இருந்தது. 19ஆம் நூற்றுண்டின் முடிவில் இங்கிலாந்து தொழில்மயமானது. 36 மிலியன் மக்களில் பத்தில் ஒரு பங்கினரே முக்கியத் தொழிலாகக் கருதப்பட்ட விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருந்தனர்.[2] குடிசைத் தொழிலாக இருந்த துணித்தொழில் ஆலைத்தொழிலாக மாறியது. அளவிட முடியாத அளவு உற்பத்தி பெருகிற்று. பருத்தி, இரும்பு, எஃகு, பொறியியல், மற்றும் பல தொழில்கள் உருவாயின. விவசாயப் பிரதேசங்கள் தொழில்மையங்கள் நிறைந்த நெருக்கடிப் பிரதேசங் களாகித் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டது.

நிதி, வியாபாரம், போக்குவரத்து இவற்றில் பெரும்மாறுதல்கள் ஏற்படாமல் தொழில்துறையில் எவ்வித மாறுதலும் ஏற்படா. சுரங்கங்களிலிருந்து சக்திப்பொருள்களை ஆலைகட்கும், பிறஇடங்களி லிருந்து கச்சாப் பொருள்களை ஆலைகட்கும், உற்பத்திப் பொருள்களை அங்காடிகட்கும் எடுத்துச்செல்லப் போதுமான போக்குவரவு சாதனங்களும், வசதிகளும், சாலைகளும் இல்லாமல் தொழில் முன்னேற்றமடைய இயலாது. ஆலைத் தொழிலாளிகளுக்குப் போதிய அளவு உணவு தர விவசாய முன்னேற்றமும், குடியிருப்பு வசதியும், உடையும், கட்டுமானப்பொருள்களும், கச்சாப்பொருள் களும் தேவை. 18 ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் கால்வாய்ப் போக்குவரவு ஏற்படும்வரை சாலைகள் மிகவும் மோசமான நிலையிலேயே இருந்தன. அதில் ஒரு புரட்சி ஏற்பட்டது. 18 ஆம் நூற்றுண்டில் புதிய இயந்திர சாதனங்கள், போக்குவரத்துகள், இருப்புப்பாதை, நீராவி இயந்திரம், நீராவிப்படகு முதலியன கண்டு பிடிக்கப்பட்டது ஒரு புரட்சியேயாம். இவை வர்த்தகத்தில் புரட்சியை உண்டு பண்ணின. அதிக தூரப்பிரயாணத்தில் பெரிய, எளிதில் கெடும், விலை மலிந்த பொருள்களை இதுகாறும் கொண்டு செல்வதில் சிரமங்களேற்பட்டதால், சிறிய, விலையுயர்ந்த பொருள்கள் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் பெரும்பங்கு வகித்தன. உள்நாட்டிலும் நகரங்களுக்குள்ளேயே மிகக்குறைவான வியாபாரம் நடந்து வந்தது. இயந்திரப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் ஏற்பட்டதும் இவை அடியோடு மாறின. வியாபாரத் துறையில் நெடுவழி

2 An outline of the Economic History of England to 1952 O. W. Roberts p. p. 107, 108.

(distance) என்பது பிரச்சினையாக இல்லை. பல பொருள்களில் உலக வியாபாரம் நடைபெற ஆரம்பித்தது.

பெருமளவு தொழில் உற்பத்தி, வியாபாரம், போக்குவரத்து களுக்கு அதிக அளவு மூலதனம் தேவைப்பட்டது. 17ஆம் நூற்றுண்டின் ஆரம்ப காலம் வரை வங்கித் தொழில் இங்கிலாந்தில் கிடையாது. சேமிப்புகள் சேகரிக்கப்பட்டுப் பெரும் வியாபாரிகட்கும், உற்பத்தியாளர்கட்கும், நிதிவசதியளிக்கும் வாய்ப்பு இல்லாதிருந்தது. புதுயுகத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக வங்கித் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. பொற்கொல்லர்கள் வங்கிகளும் (Goldsmith's Banks) இங்கிலாந்து வங்கியும் (Bank of England) 17ஆம் நூற்றுண்டிலும் தனியார் வர்த்தக வங்கிகள் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டிலும், கூட்டுப்பங்கு வங்கிகள் 18ஆம் நூற்றுண்டிலும் ஏற்பட்டு வளர்ச்சியடைந்தன. இவை வாணிபத்தில் புரட்சியை ஏற்படுத்தின.

பெரும் பொருளாதார அபிவிருத்திகள் ஆங்கிலச் சமூக வாழ்க் கையில் வியத்தகு மாற்றங்களை ஏற்படுத்தின. முன்பு கிராமப்புற விவசாயிகள் தனித்துச் சுவையற்று வாழ்ந்துவந்தனர். பிற கிராமங் களுக்கோ, நகர்ப்புறங்களுக்கோ அவர்கள் வருகை தருவது மிகவும் அரிதாகும். விடிந்ததுமுதல் இருட்டும்வரை வேலை செய்து வந்தனர்; எளிய, ஆடம்பரமற்ற உணவை உண்டுவந்தனர். பொழுது போக்குகள், கேளிக்கைகள் மிகவும் சொற்பம். கூத்தாடி களின் சில விளையாட்டுகள் மட்டுமே பொழுதுபோக்காக இருந்தன. சேவல் சண்டைகள், காளை பிடித்தல் (bull baiting), மல்யுத்தம் முதலியன சாதாரணமானவையாகும். நாடோடிகள், (pedlars) வியாபாரிகள் மூலம் செய்திகள் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கு ஆமைவேகத்தில் சென்றடைந்தன. அமைதியான வாழ்க்கை யாயினும், விறுவிறுப்பற்ற சலிப்பான வாழ்க்கையாய் இருந்தது. நகர்ப்புற மக்கள் சுமாரான வசதியுடனும், கிராம மக்கள் எவ்வித வசதியற்றும் வாழ்ந்தனர். சுகாதாரமற்ற நெருக்கமான பகுதிகளாக நகர்ப்புறங்களிருந்தன. குறுகிய சாலைகளும், மரவீடுகளும் காணப் பட்டன. பிளேக் மற்றும் பயங்கர நோய்களின் இருப்பிடமாக அவை அமைந்திருந்தன ; தீவிபத்துகளும் சாதாரணமானவையாகும்.

கைத்தொழில் அபிவிருந்தி அடையவடைய சமூகப் பிரச்சினை களும், சிக்கல்களும் அதிகரித்தன. ஆலைகள் பெருகின. நகரங்களில் நெருக்கடி அதிகரித்தது. சிறுவர்களும், பெண்டிரும் நீண்டநேரம் மோசமான சூழ்நிலையில் கடுமையாக உழைக்கும் நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது. இந் நிலையில் மெதுவான அபிவிருத்தி ஏற்பட ஆரம்பித்தது. 19ஆம் நூற்றுண்டிலேயே சமூக வாழ்க்கை

ரசிக்கக் கூடியதாய் அமைய ஆரம்பித்ததைச் சமூகப் புரட்சி எனக் குறிப்பிட்டால் மிகையாகாது.

இவை போன்ற பல்வேறு புரட்சிகள் எனக் கூறப்படத் தக்கவை எல்லாம் 18ஆம் நூற்றூண்டில் தொடக்கம் பெற்று 19ஆம், 20ஆம் நூற்றூண்டுகளில் படிப்படியாக அந்தந்தத்துறைகளில் வளர்ச்சியை ஏற்படுத்தத் தொடங்கின. அவ் வளர்ச்சியைச் சரித்திர, பொருளாதாரப் பின்னணியில் காண்பதே பொருளாதார வரலாற்று நூலின் நோக்கம் எனலாம்.

2. தொழிற்புரட்சி

(Industrial Revolution)

ஒரு விளக்கம்

18ஆம் நூற்றுண்டின் பிற்பகுதியிலும் 19ஆம் நூற்றுண்டின் முற்பகுதியிலும் இங்கிலாந்தின் தொழில் வரலாற்றில் (Industrial History) பெரும் அளவில் அடிப்படையான முன்னேற்றங்களும் மாற்றங்களும் ஏற்பட்டன. அவை முக்கியத்துவம் உடையன வாயுமிருந்தன. தொழில் முறைகளும், தொழில் அமைப்புகளும் முற்றிலும் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. 18ஆம் நூற்றுண்டு வரையில் வேளாண்மையே இங்கிலாந்தின் முக்கியத் தொழிலாகவிருந்தது. ஆனல், இப் பெரும்மாறுதல்கள் இங்கிலாந்தைத் தொழில்மயமான நாடாக மாற்றியமைத்தன. இப் பெரும்மாறுதல்களையே சரித்திராசிரியர்கள் **தொழிற்புரட்சி** எனக் குறிப்பிடுகின்றனர்.

1760 முதல் 1830 வரை இங்கிலாந்தின் தொழிற்சரித்திரத்தில் ஏற்பட்ட இவ் விளைவுகளின் தொகுப்பை, ஆர்னல்டு டாயின்பி (Arnold Toynbee) எனும் பிரபல ஆசிரியர் தொழிற்புரட்சி என்று 1884-ல் குறிப்பிட்டார். ஆனல் 1834-லேயே, பிளாங்கி (Blangui) எனும் ஃபிரஞ்சு ஆசிரியரும், அவரைத் தொடர்ந்து ஏங்கிள்ஸ் (Engles), ஜெவன்ஸ் (Jevons), கார்ல் மார்க்ஸ் (Karl Marx) ஆகியவர்களும் அச் சொல்லைப் பயன்படுத்திவந்தனர். ஆனல், ஜெவன்ஸ் என்பார் தமது 'நிலக்கரிப் பிரச்சினை' எனும் நூலில் முதன்முதலாக இச் சொல்லைப் பயன்படுத்தினரென்றும், பின்னரே இச் சொல் ஆர்னல்டு டாயின்பியால் கையாளப்பட்டு முக்கியத்துவமடைந்தது என்றும் சிலர் கருதுவர். அடுத்துப் 'புரட்சி' என இப் பெரும்மாற்றங்களைக் குறிப்பிடுவது எத்துணையளவு பொருந்தும் என்று சந்தேகிப்பாரும் உளர். அஃது பொருந்துமா என ஆராய்தலும் முறையே.

'புரட்சி' என்பதை ஆராயுமுன் சீர்திருத்தம் (reform), புரட்சி (revolution) எனும் பதங்களை நோக்குதல் வேண்டும். சீர்திருத்தம் என்பது ஏற்கெனவே உள்ளவற்றைப் புதுப்பித்தல் அல்லது புதினப் படுத்துதல் எனக் கூறலாம். இருப்பவற்றை முற்றிலும் மாற்றி யமைப்பது ஆகாது. மாருக, 'புரட்சி' என்பது ஏற்கெனவே உள்ளவற்றை முற்றிலும் மாற்றியமைத்தலாகும். அது அடிப்படை மாற்றங்களைக் குறிக்கும் (overturn or upset). இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் ஏற்கெனவேயிருந்த அமைப்புக்களை அடியோடு, முற்றிலும் மாற்றியமைத்துவிட்ட காரணத்தால், அம் மாற்றங்களைப் புரட்சி எனக் குறிப்பிடலாம். பொதுவாகப் புரட்சி என்பதனை, ஒரு குறுகிய காலத்தில் ஏற்படும் வியத்தகு மாற்றங் களைக் கொண்ட சம்பவம் எனக் கூறுகிரேம்.

'ஓர் அரசியல் புரட்சி என்பது ஒரு நாட்டின் அரசாங்க அமைப்பை அல்லது ஆட்சியாளர் வர்க்கத்தை அடியோடு மாற்றி யமைப்பதாகும். பிறநாட்டுறவை அடியோடு மாற்றியமைப்பது அரசியல் தந்திரப் புரட்சி (diplomatic revolution). வேளாண்மைத் துறையில் நுட்பவினை முறைகளையும், அமைப்புக் களின் முறைகளையும் மாற்றுவது விவசாயப் புரட்சி. சமுதாயத்தில் அடிப்படை முக்கியத்துவத்தை மாற்றுவது சமூகப் புரட்சியாகும். அதுபோல், அடிப்படைத் தத்துவங்களையும் அமைப்பு முறைகளையும் தொழில்நுட்ப வினைமுறைகளையும், அத்துடன் இணைந்த பல்வேறு துறைகளையும் மாற்றியமைத்த நிகழ்ச்சிகளின் தொகுப்பே தொழிற் புரட்சி எனப்படுகிறது'.[1] புரட்சி என்பது குறுகியகால அளவில் திடீரெனத் தோன்ற வேண்டுமென்பது இல்லை என்பது புலனாகிறது. பயங்கரமோ, பலாத்காரமோ அதில் காணப்படத் தேவையில்லை. குறிப்பிட்ட காலத்திலோ, ஆண்டிலோ நிகழவேண்டுமென்பதும் இல்லை. ஃபிரஞ்சுப் புரட்சி 1789-ல் ஏற்பட்டது என்பதையும், ரஷ்யப்புரட்சி 1917-ல் தோன்றியது என்பதையும் அறிவோம். இவைபற்றி எண்ணும்போது, உயிர்ப்பலியும், உடைமைகள் நாசமும், பயங்கர நிகழ்ச்சிகளுமே மனத்தில் தோன்றும். ஆனல், அதுபோல இங்கிலாந்தில் ஜனநாயக அடிப்படையில் அரசுகள் மாற்றம் ஏற்படுவதைப் புரட்சி என்று அழைப்பதில்லை. அம் மாற்றங்கள் ஒழுங்காயும், அமைதியாயும் நடக்கின்றன. ஆனுல், இரத்தம் சிந்தாத மாற்றங்கள் ஏற்பட்டாலும், அம் மாறுதல்களையும் ஒரு புரட்சி எனலாம்.

ஃபிரஞ்சுப் புரட்சியைப் போலவோ, ரஷ்யப் புரட்சியைப் போலவோ இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்ட தொழில்புரட்சியை அல்லது

[1] English Economic History G. W. Southgate-115

பொருளாதாரப் புரட்சியை ஒரு குறிப்பிட்ட ஆண்டில் ஏற்பட்டது எனக் கூற இயலாது. ஒருசில ஆண்டுகளைக் கொண்ட காலத்தினை மட்டுமே குறிப்பிட இயலும். 1760-லிருந்து 1785 வரை உள்ள இருபத்தைந்தாண்டுகளே மிக முக்கியக் கட்டங்களாகும். அவற் றிற்கு முன்பும், பின்பும் தொழில்புரட்சி ஏற்படக் காரணமான சூழ்நிலையும் அவற்றின் விளைவுகளும் மொத்தத்தில் ஒரு நூற்றாண்டுக் காலமாக பொருளாதாரப்புரட்சிகள் வியாபித்திருந்ததைத் தொடர்ந்து அபிவிருத்திகள் பல்வேறு துறைகளில் ஏற்பட்டுக்கொண்டே தானிருந்தது. இத் தொழிற்புரட்சியால் அப்போதிருந்த தொழில்கள் எல்லாம் அழிந்தொழிந்தன எனக் கூற இயலாது. அவை பல்வேறு வகைகளில், பல்வேறு கட்டங்களில் வளர்ந்து புதிய தொழில் முறைகளும், அமைப்புக்களும் ஏற்பட்டன. புதிய பல தொழில்களும் நாட்டில் தோன்றின. மக்கள் தொழில் வளர்ச்சிகளுக்கும், மாறுதல்களுக்கும் ஏற்ப, வாழ்க்கை முறைகளை மாற்றியமைத்துக்கொள்ளும் அளவுக்குத் தொழில் புரட்சி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. சமுதாய, பொருளாதார, அடிப்படை மாறுதல்கள் தொழில்புரட்சியால் ஏற்பட்டன. 1617 முதல் 1760 வரை, அதாவது சுமார் 150 ஆண்டுகளில் தரப்பட்ட பாதுகாப்புகளைக் (patents) காட்டிலும் 1760 முதல் 1785 வரை யான 25 ஆண்டுகளில் தரப்பட்ட பாதுகாப்புகள் மிகவும் அதிக மாகும்.

நௌல்ஸ் (Knowles) கூறுவதுபோல், 'தொழில் புரட்சி 1830 தல் 1840-க்குள் ஏற்பட்டதாகக் கொள்ளலாம். ஆனாலும், திலிருந்து இருபது ஆண்டுகள் குறிப்பிடத்தகுந்த காலமே ஆகும்.'[1] ரசியலோடு தொடர்பு கொள்ளாது, தொழிலை மட்டும் மாற்றி மைத்தது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். மேலும், புதுத் தொழில்கள் ாடங்க வழிகோலிற்று. 'அது தொல்லை ஏற்படுத்தும் பெரு ள்ளம்போல, பெருக்கெடுத்து, எதிர்ப்பட்டவற்றை எல்லாம் ித்துக்கொண்டு செல்லவில்லை.'[2] மாருகப் 'பெருகிவரும் நீரோடை .ரென்று பள்ளத்தில் விழுந்து அழகிய காட்சியைத் தரும் பெரும் பீழ்ச்சிக்கு ஒப்பானதாகும்.'[3] பிரிட்டனைப் பின்பற்றிப் பல லரசு நாடுகள் தொழில்மயமாக மாறின. அது குறிப்பிடத்தக்க றமாகும். பிரிட்டனில் ஏற்பட்ட கண்டுபிடிப்புகள் பல நாடுகளை ாாண்மைக்கு மேலாகத் தொழிலுக்கு முக்கியத்துவம் தரும்படி தன. உலக நாடுகளின் பொருளாதார உறவுகளை ஏற்படச் தன.

Industrial and Commercial Revolutions etc; Knowles. p. 78.
An Economic History of the British Isles—Arthur Birnie.
Economic History of England—Briggs and Jordan.

தொழில், வர்த்தகப் புரட்சிகள் நிலக்கரி, இரும்பு, சக்தி, இவற்றையும் இவற்றை ஓரிடம்விட்டுப் பிறிதோரிடத்திற்கு எடுத்துச் செல்லும் வசதிகளையும் அடிப்படையாகக் கொண்டதும் ஆகும். தொழிற்புரட்சிக்குமுன் எல்லாப் பொருள்களும் கையாலேயே செய்யப்பட்டு வந்தன. உற்பத்திச்சக்தி மனித சக்தியேயாகும். கருவிகளோ மிகச் சிறியவையே. தொழிற்புரட்சியின் விளைவாகப் பெரும்பாலான தொழில்களில் மனிதசக்திக்குப் பதில் இயந்திரச் சக்தி புகுத்தப்பட்டது. பொறியியல் கலையும் விஞ்ஞானமும் வளர்ச்சி யடைந்தன. இயந்திரச் சக்தியின் உதவியால் உற்பத்தி பெருகிற்று. தொழில்நுணுக்க இயல்பு மாறியது. மனித சக்தி, இயந்திரச் சக்தி யால் மாற்றியமைக்கப்பட்டதுடன் தொழில், நடைமுறைகளில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. வீடுகளில் முன்பு பொருள்கள் செய்யப் பட்டன. புரட்சிக்குப்பின் தொழில்கூடங்களுக்கு உற்பத்தியிடம் மாறின. பல தொழிலாளிகளை ஒன்றுசேர்த்துப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலை முறை ஏற்பட்டது. அதாவது, இல்லத் தொழில்முறை மாறி, தொழிற்சாலை முறை ஏற்பட்டது. ஓரிடத் தொழிற்செறிவு (Localization) ஏற்பட்டது. இன்னும் சில இடங்களில் குடிசைத் தொழில் மறையாததாலும், 16-ம் நூற்றுண்டி லேயே ஓரே இடத்தில் பலர்கூடி வேலை செய்யும் முறை இருந்த காரணத்தாலும், மிக மெதுவான தொழில் வளர்ச்சியின் விளைவுகள் தான் இம் மாறுதல்கள் என்பதால் புரட்சி, எனும் சொல் பொருந்தாது என்று கூறுவாரும் உண்டு. ஆனால், 1770-ல் இருந்த தொழில் நிலைமையை 1850ல் இருந்த நிலையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், இம் மாறுதல்களின் வேகம், முக்கியத்துவம் முதலியன புலப்படும். இம் மாறுதல்கள் புரட்சிகரமானவையே என்பதும் விளங்கும்.

தோற்றம்

தொழிற்புரட்சி முதலில் தொழில்துறைக்கும், பின்னர், விவ சாயத்துறைக்கும் பரவியது. அது இங்கிலாந்தை, உலகிலேயே பெரும்உற்பத்தி நாடாக்கியதுடன் உலகின் தொழிற்கூட மாக்கியது. முற்றிலும் பிரிட்டனே தொழிற்புரட்சியின் பிறப்பிடம். பின்னரே, பிற நாடுகள் பிரிட்டனைப் பின்பற்றின. 1871-க்குப் பிறகே, ஜெர்மனி தொழில் மயமானது. 1850-க்குப் பின்னரே, ஃபிரான்ஸ் தொழில் நாடானது. 1890-க்குப் பின்னர் ருஷ்யாவும், அமெரிக்க உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் அமெரிக்காவும் தொழில் மயமாயின.

தொடக்கக் காலத்தில் நீர்விசையாலேயே இயந்திரங்கள் இயக்கப்பட்டன. எனவே தொழிற்சாலைகள், ஆறுகள், நீரோடை களுக்கருகில் ஏற்பட்டன. ஆனால், போக்குவரத்து வசதிகளற்ற அப் பகுதிகளில் கச்சாப்பொருள்களைக் கொண்டுசெல்வதும்,

உற்பத்திப் பொருள்களை அங்கிருந்து கொண்டுசெல்வதும் கடினம் ஆயிற்று. மேலும், குளிர் காலத்தில் நீர் உறைந்து போனபடியால், யந்திரங்களை இயக்குவது இயலாதுபோனது. கோடைக்காலத்தில் போதுமான நீரோட்டமில்லாததால், இயந்திரங்களை இயக்குவது முடியாது. நீரின் சக்தி கிட்டும் இடங்கள் எல்லாம், போக்குவரத்து விற்பனை மையங்களைப்போன்ற வசதியுடையன அல்ல. 18-ம் நூற்றுண்டில் நீராவிச் சக்தி பயன்படுத்தப்பட்டதும், தொழில்துறையில் இயந்திரங்கள் பெரும்பாலும் உபயோகிக்கப்பட்டன. உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. அது பொருளாதார, சமுதாய மாறுதல்களுக்கு வித்திட்டது. 1871-ம் ஆண்டை ஒட்டி, எல்லாத் தொழிற்சாலைகளும், நீராவியையே பயன்படுத்தின. நீராவிக்குச் சிறிது நீரும், நிலக்கரியும் போதுமானதாயிருந்தது. மேலும், வேண்டுமிடத்தில் போதுமான அளவு நீராவி உற்பத்தி செய்துகொள்ள இயலும். சிக்கனமான இயக்கச் சக்தியான நீராவியின் உதவிகொண்டு பொருள்களை எடுத்துச் செல்ல இரயில் உபயோகப்பட்டது. 17-ம் நூற்றுண்டில் சுரங்கத் தொழில் வளர்ச்சியற்று இருந்தது. ஆழமாகத் தோண்டினுல் நீர்ப்பெருக்கைச் சமாளிக்க முடியாதபடி இருந்தது. நீராவி இயந்திரங்களின் உதவியால் தோண்டுவது, நீரை அப்புறப்படுத்துவது, எடுக்கப்பட்ட நிலக்கரியை வெளிக் கொணர்வது எளிதாயிற்று. இரும்புத் தொழில், நெசவுத் தொழில் போன்ற பல தொழில்களில் பெரும் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு நீராவி பயன்படுத்தப்பட்டது.

நீராவி உற்பத்திக்கு நிலக்கரி மிகத் தேவை. நாட்டில் அதற்கு மிகவும் தேவை ஏற்பட்டது. இரும்புத் தொழிலுக்கும், பொறியியற்கலைக்கும் எரிபொருளாகவும், ரசாயனத் தொழிலுக்கும் மிகவும் தேவையானதாகவுமாகும். பற்றுக்குறை நாடுகள் இறக்குமதி செய்தன. 18ம் நூற்றுண்டில் 4·5 லிருந்து 5 மிலியன் டன்களே இங்கிலாந்தில் நிலக்கரி கிடைத்தது. அப்போதையப் பண்ணை முறைகளிலும், நில அமைப்பு முறைகளிலும் உள்ள காடுகளே வீட்டு எரிபொருளான விறகு தரும் இடங்களாயிருந்தன. பண்ணைகளில் காடுகளை அழிப்பது இயலாது. ஆனுல் நிலக்கரி கண்டு பிடிக்கப்பட்டவுடன் விறகுக்காக விடப்பட்டிருந்த காடுகள் அழிக்கப்பட்டு, சாகுபடி நிலங்களாக மாற்றப்பட்டன. ஆகவே தொழிற் புரட்சி மறைமுகமாக, வேளாண்மைப் புரட்சிக்கு அடிகோலியது. புகைவண்டி, நீராவிக் கப்பல்களுக்கும் நிலக்கரி பயன்படுத்தப்பட்டது. நிலக்கரி கிட்டுமிடங்களில் அல்லது சுரங்கங்களில் மக்கள் நெருக்கம் ஏற்பட்டது. சுரங்க வேலை, இரும்பு உருக்கும் தொழில் இவற்றைச் செய்ய மக்கள் கூடினர். 1782-ல் ஜேம்ஸ் வாட்டின் நீராவி இயந்திரம் நீரை வெளியேற்ற உதவியதால்

நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் பெருகின. அத்தோடு இணைந்த தொழில்கள் அபிவிருத்தியடைந்தன. ,சிறு தொழிற்கிராமங்கள் மறைந்து, லங்காஷயர், யார்க்ஷயர், கிளாட் தொழிற்சாலை நகரங்கள் தோன்றின.

நீராவியின் உபயோகம் இரும்பின் தேவையை வலியுறுத்தியது. மரத்தாலான இயந்திரங்கள் நீராவியின் இயக்கச் சக்தியைத் தாங்கும் வலிமையற்றதாயிருந்தாலும், இயந்திரங்களை இரும்பால் செய்ய வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டதாலும், இரும்பின் தேவை அதிகரித்தது. மேலும் இவ் இயந்திரங்களை உருவாக்கக் கனரக யந்திரங்கள், இரும்பு உருக்கு வார்ப்படம் செய்யும் யந்திரங்கள், கடைசல், சம்மட்டி கருவிகள் தேவையாயின. ஆகவே நீராவி, நிலக்கரி, இரும்பு, இவற்றின் கூட்டுப் பொறியியற்கலையின் அடிப்படையை ஏற்படுத்திற்று. புகைவண்டி, நீராவிக் கப்பல்கள், ரயில் எஞ்சின்கள், தண்டவாளங்கள், பெட்டிப்பகுதிகள், சரக்குப் பெட்டிகள், கப்பல் கருவிகள், எஞ்சின்கள், ஆகிய இவற்றுக்கு நிலக்கரியும் இரும்பும், அத்தியாவசியத் தேவையாயின. ஏனெனில் இவையே தொழில் வளர்ச்சிக்கான போக்குவரத்துச் சாதனங்களை அமைத்தன. மேலும் பழுதடைந்த யந்திரங்களைப் புத்தமைப்புச் செய்ய இரும்பு தேவையானது. ஆகவே மக்கள் ஆலைகளுக்கும், சுரங்கங்களுக்கும் அருகாமையிலேயே வாழ ஆரம்பித்தனர். இவையே தொழில் புரட்சியில், இங்கிலாந்தின் வெற்றிக்குக் காரணமாகும். இரும்பு, நிலக்கரி, நீராவி போதிய அளவு உடைய எந்த நாடும் தொழில் வளமடைய முடியும். அந்தப் போட்டியில் இங்கிலாந்து, பிரான்ஸ், அமெரிக்கா ரஷ்யா போன்ற நாடுகள் கலந்துகொண்டன. ஆனால், எல்லாவற்றிற்கும் முன்னிலையில் இங்கிலாந்தே திகழ்ந்தது. நிலக்கரியும், இரும்பும் குறைவானதாலும், நாகரிகப் பொருட்களின் உற்பத்தி, அவசியப் பொருட்களின் உற்பத்தியுடன் போட்டியிட முடியாததனாலும், மற்ற நாடுகள் தொழிற் போட்டியில் இங்கிலாந்தின் பின் நின்றன. ரஷ்யாவும் பின்னரே, தொழிற்றுறையில் முன்னேறியது. தொழிற்புரட்சி ஆறு பெரும் மாற்றங்களைக் கொண்டதாய் இருந்தது. அவை ஒன்றோடொன்று தொடர்புள்ளவையாகும். முதலில் பொறியியல் வல்லுநர்கள் நீராவி எஞ்சின்களை உருவாக்கவும், பழுது பார்க்கவும், துணித்தொழில் இயந்திரங்களை ஆக்கவும், சுரங்கங்களினின்று நிலக்கரியை மேலே கொணரும் இயந்திரங்களை உருவாக்கவும், இயக்க யந்திரங்களையும், இயந்திரக் கருவிகளையும் (Tools) உருவாக்கவும் தலைப்பட்டனர்.

18ம் நூற்றுண்டுக்கு முன்னர் மாவு அரைக்கும் ஆலைகளின் இயந்திரங்களைச் சீர்செய்யும் பொறியாளர்களே இருந்தனர்.

பெரும்பாலும் அவர்கள் கொல்லர்களே. வல்லுநர்கள் அனுபவக் கல்வி பெற்று ஆரம்பத்திலிருந்தே உழைத்தல் வேண்டும். இரும்பு வார்ப்படக்காரர்களைச் சார்ந்தே பொறியாளர்கள் இருந்தனர். அவர்கள் செய்யும் தொழிலில் திறமை இருந்தாலொழிய, பொறியாளர்கள் சிறந்த வேலைகளைச் செய்ய இயலாது. ஆகவே இரும்புத் தொழில் வளர்ச்சி இரண்டாவதாக ஏற்பட்ட மாற்றமாகும். 1750 வரை, இங்கிலாந்தில் இரும்புத்தொழில் நாட்டில் பல்வேறு இடங்களில் சிதறிக் கிடந்தது. பெரும்பாலும் கரி கிட்டும் காடுகள் அருகிலும், இயக்கச் சக்தியான நீர் கிடைக்குமிடங்களிலும் அமைந்தன. பரிமாணத்தில் பெருத்த, கனமான இரும்புப் பொருட்களைக் கொண்டுசெல்ல மண்சாலைகள் மிகவும் கஷ்டமானவையாயிருந்தன. யுத்த தளவாடங்கட்கான இரும்பின் தேவையும், நீராவியந்திரமும் ஏற்பட்டிராவிட்டால், இரும்புத் தொழில் பெரு வளர்ச்சியடைந்திருக்காது.

நீராவியாலும், நீர்விசையாலும் இயக்கப்பட்ட இயந்திர சாதனங்கள் துணித் தொழிலிலும் புகுத்தப்பட்டன. நூற்றலில் உபயோகிக்கப்பட்டு நூல் உற்பத்தி பெருகவும், நெசவு யந்திரங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. பருத்திநெசவில் உபயோகிக்கப்பட்டுப் பின்னர், கம்பளிநெசவு, ப்ளாக்ஸ் (flax) பட்டுத் தொழிலிலும் இயந்திரங்கள் பரவின.

இவற்றின் காரணமாக அமைந்த நான்காவது மாற்றம் ரசாயனத் தொழிலாகும். வெளுத்தல், சாயம் ஏற்றல், அச்சடித்தல், போன்றவை துணித் தொழிலின் வேகத்தை அதிகரிக்கச் செய்தன. அவற்றை ரசாயனத் தொழில் செய்தது. அவ் வேகத்தைச் சமன் செய்ய, மேலும் இரும்பு யந்திரங்கள் துணித் தொழிலுக்குத் தேவையைப் பெருக்கின. துணித்தொழில் அருகில் இரும்புத்தொழில் உற்பத்தியானது, பழுதுபார்த்தல், புது யந்திரங்களைப் பெறல் போன்றவற்றிற்கு உதவியாயமைந்தது.

பொறியியல் வார்ப்படம், அல்லது இரும்புத்தொழில், துணித் தொழில், தொழில் சார்புள்ள இரசாயனத் தொழில் எல்லாம் நிலக்கரியை அடிப்படையாகக் கொண்டமைந்தது. தொழிற் புரட்சிக் காலத்தில் இவை மிக முக்கிய மாற்றமும், வளர்ச்சியும் பெற்றது. நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள், நீராவியை இயக்கச் சக்தியாக இயந்திரங்கள் பெறவும், (Pig-iron) தேனிரும்பு ஆக்கவும், வேண்டும் உருவத்தில் அதை வார்ப்படம் செய்யவும், இரும்பை உருக்குவதற்குக் கல்கரியாக நிலக்கரி தேவையாயிற்று. சுரங்கங்களில் ஊறும் நீரை வெளியே இறைத்து, அப்புறப்படுத்தும் நீராவி யந்திரங்கள் கண்டுபிடிக்கப்படாவிட்டால் நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் பெருவளர்ச்சியுடையாது போயிருக்கும்.

இம் மாற்றங்களும் கண்டுபிடிப்புக்களும் ஒன்றையொன்று சார்ந்திருந்தன. 19ம் நூற்றுண்டின் தனித்தனியே வளர்ச்சி பெற்ற இவை ஒரு கட்டத்தில் ஒன்று சேர்ந்து, ஒன்று மற்றென்றின் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாய் அமைந்தன. அவை மேலும் பெரு வளர்ச்சியடைய இங்கிலாந்து வங்கி (Bank of England) 1694-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. மூலதன உதவி தர ஏதுவாயிற்று.

இவ் வளர்ச்சிகளுக்கெல்லாம் காரணமாயிருந்தது அல்லது அடிப்படையாக அமைந்தது, அபிவிருத்தியடைந்து வந்த போக்கு வரத்து வசதிகளாகும். அவையில்லாவிடில் இவ்வளர்ச்சிகளும், தொழிற்புரட்சியும் ஏற்பட்டிரா. கச்சாப் பொருட்கள், தாதுப் பொருட்கள், எரி பொருள், பருத்தி, ஆட்டு ரோமம், தார், எண்ணெய்கள், மரங்கள், ரசாயனப் பொருட்கள் ஆகியவற்றை ஆலைகளுக்கு எடுத்துச் செல்லவும், உற்பத்தியானவற்றை விற்பனை மையங்களுக்குக் கொண்டு செல்லவும், சுரங்கங்கள், ஆலைகள் ஆகியவற்றிற்கு அருகில் குழுமியிருந்த ஆயிரக்கணக்கான மக்களுக்குத் தேவையான பொருட்களையும், குறிப்பாக உணவுப் பொருள்களையும் கொண்டு செல்லப் பேருதவியாய் அமைந்தவை, சாலைகளும் பிற போக்குவரத்து வசதிகளுமாகும். போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் வேகத்துக்கு ஏற்பத் தொழிற்புரட்சியின் வேகம் கூடியது. அதன் அடிப்படையில் தொழிற்புரட்சிக் காலத்தை இரு பெரும் பிரிவுகளாகக் கூறுவது பொருந்தும்.

புரட்சியில் முதற்காலம்: 1770 – 1840

இங்கிலாந்தின் (பெருவழித் துறையும் கால்வாய்ப் பெருவழிகளும் ஏற்பட்ட காலம்) போக்குவரத்து வசதிப் பெருக்கத்தின் முதற் காலத்தில் சாலைகளும், உள்நாட்டு நீர் வழிகளும் வளர்ந்தன. பல்வேறு தொழில்களின் உற்பத்திப் பெருக்கமும் இரும்பு, நிலக்கரி சுரங்கங்களின் உபயோகத்தைப் பெரிதாக்கின. உற்பத்திப் பொருட்கள் உள் நாட்டிலேயே விற்பனை செய்யப்பட்டன. தேவையின் வேகமும், உற்பத்தியின் பெருக்கமும், விற்பனை ஊக்கமும், போக்குவரத்து வசதியின் அடிப்படையில் அமையவே, கால்வாய், சாலைகள் அமைப்பில் ஆர்வமும் முன்னேற்றமும் காணப்பட்டன. கடல், ஆறு போக்குவரத்து தவிர, பிரிட்ஜ் வாட்டர் கால்வாய் (Bridge water canal), பெரும் வழிக் கால்வாய் (Grand trunk canal), மான்செஸ்டர் கால்வாய் (Manchester canal), பெரும் சந்திப்புக் கால்வாய் (Grand Junction canal) போன்ற பெருங் கால்வாய்கள் உருவாயின. மெதுவான போக்கு வரத்து சாதனமாய் நீர்வழிகளிருப்பினும், மலிவான சாதனங்களாய் இருந்தன. நில வழிகளில் சாலைகள் கவனம் பெற்றன. சாலைகள் மிகவும் மோசமான நிலைமையிலிருந்தன.

சுரங்கப் பாதைக் குழுக்களைச் சாலைகள் பராமரிப்புக்கு அரசு நம்பி இருந்தது. பின்னர் ஜான் மெட்காப் (John Metcaf), தாமஸ் டெல் போர்டு (Thomas Telford), மெகாடம் (Macadam) போன்றவர்களின் முயற்சியால் நல்ல சாலைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. இவை தொழிற்புரட்சியின் முதல் கட்டமான பருத்தி, கம்பளி, நெசவுத் தொழில்கள், பொறியியல் உலோகத் தொழில்கள், நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள், ரசாயனத் தொழில்களின் அபிவிருத்திகள், ஆகிய இவற்றின் வளர்ச்சி வேகத்துக்குத் துணையாயிருந்தன. சாலைகளும் நீர்வழிகளும் ஊர்ந்து சென்ற போக்கு வரத்தின் அடிப்படையில் அமைந்த தொழிற்புரட்சியின் வேகத்தை அதிகரித்தன என்றாலும், இரண்டாவது கட்டத்திற்குப் பின்னரே பெருவேகம் கொண்டது.

முதற் பருவத்தில் தொழிலமைப்பு, தனியாள் அல்லது குடும்பத் தொழிலாகவோ, பங்குத் தொழிலாகவோ (one man, family firm, Partnership) அமைந்திருந்தது. தொழிற்சங்கங்கள் வட்டார ரீதியில் (local unions) அல்லது நட்புக்குழுக்களாக (Friendly societies) அமைந்து, பின்னர் புரட்சிகரமானவையாயின. (Revolutionary outbreaks).

புரட்சியில் இரண்டாம் நிலை : 1840—1914

இதனைப் புகைவண்டிச் சகாப்தம் எனவும் கூறலாம். புகை வண்டியும், நீராவிக் கப்பலும் ஏற்பட்டதும் புரட்சியின் வேகம் பன்மடங்கு அதிகரித்தது. போக்குவரத்து வசதி பெருகிற்று. புதிய பரவலான ஆலைகளும், பல தொழில்களில் இயந்திர சாதனங்களின் உபயோகமும் பெருகின. பருத்தி, கம்பளத் தொழில் தவிர, காலணி தயாரித்தல், சரக்கு ஏற்றி இறக்கவும், தச்சு, கட்டிடத் தொழில், ஆயத்த உடைகள் தயாரிப்பு, மெல்லாடைகள் உற்பத்திப் பட்டு, லினன் துணித் தொழில், மாவு அரைத்தல், உணவு பதப்படுத்துதல், அச்சுத்தொழில், மீன் பிடித்தல், சலவைத்தொழில் ஆகியவை இயந்திரமயமாயின. புதிதாக எஃகுத்தொழில் மின் சாதனம் உற்பத்தி, சணல், இரப்பர், பெட்ரோலியம், முலாம் பூசல் (Electro Plating), லினோலியம் போன்ற தொழில்களுடன், சுரங்க, பொறியியல் வேலைகள் வெகுவாக முன்னேறின. ரயில்கள், நீராவிப் படகுகள், கப்பல் இயந்திரங்கள், பழையனவற்றைப் புதுப்பித்தல் போன்றவை இரும்பின் அதிகரித்த தேவையை ஏற்படுத்திற்று. இக் காலத்தில் தொழிற்புரட்சியின் வேகம் ராட்சத வேகத்தை அடைந்தது. அங்காடிகள், மூலதனத் தேவைகள் பெருகின. கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்களும், ஒரே முறை தொழிலின் கூட்டுக்களும், (amalgamation) தேசிய, அனைத்துலக ரீதியிலும் உருவாயின. வங்கிகளின் கூட்டுக்கள் உருவாயின, மூலதனத் தேவைப் பெருக்கம்,

கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்களைத் தோற்றுவித்தன. வாணிபத் தொடர்பற்ற பங்குதாரர்களே பலனைப் பெற்றனர். கடும்போட்டி, பிறர் நலனைக் கருதா விற்பனை முறைகளையும், (Cutthroat Competition) தவிர்த்து உயரிய, உரிய லாபத்தை அடைவதற் காக டிரஸ்ட்கள் (Trusts), சிண்டிகேட்டுகள் (Syndicates), கப்பல் வட்டங்கள், வங்கிக் கூட்டுக்கள், புகைவண்டிக் கூட்டத் தொடர்கள் (Ry. Conferences) முதலியன ஏற்பட்டன. இவை, பின்னர் பெரும் தொழிற்சங்கங்கள் உருவாக அடிகோலின. இவை தேசிய, அனைத்துலக ரீதியில் செயல்படத் தொடங்கி கார்ல்மார்க்ஸ் கூறியது போல் (Proletarians of all lands unite) ஒன்றுபட்டன. இக் காரணங்களால் தொழில் புரட்சியின் வேகம் கூடியது. அது மக்கள் பெருக்கம், தேவைப் பெருக்கம், உற்பத்திப் பெருக்கம், போக்கு வரத்து வளர்ச்சி, அங்காடிகள் பெருக்கம், வியாபார வளர்ச்சி ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் தொடர்புள்ள பல காரணங்களால் சமுதாயப் பொருளாதார மாற்றங்களை நாட்டளவில இல்லாமல் உலகரீதியில் ஏற்படச் செய்தது. இவற்றுக்கு அடிப்படையான காரணம் போக்குவரத்து வளர்ச்சியே. மக்கள் தொடர்பு கொள்ளவும், பொருட்களின் நகர்த்துதலும் அதனாலேயே சாத்தியமானது.

தொழிற் புரட்சி முதலில் இங்கிலாந்தில் தோன்றியதற்கான காரணங்கள்

மற்ற நாடுகளில் தோன்றும் முன்னமேயே தொழிற்புரட்சி இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டது. உள் நாட்டுத் தேவைப் பூர்த்திக்கும், வெளி நாட்டுத் தேவைப் பெருக்கத்துக்கும், உற்பத்தி செய்ய இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டன. தேவையான மனித பலமில்லை. மூலதனச் சேர்க்கை, மனிதர்களைப் புதுச் சோதனைகளையும், திட்டங் களையும் கையாளச் செய்தது. உலகில் பெருகி வரும் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யவும், முறைகளைத் தெரிந்தும், அச் சந்தைகளில் தடையற்ற வாணிகம் நடத்தும் சந்தர்ப்பம், இவற்றின் பலன்களை அனுபவிக்க அரசியல் சுதந்திரம் இத்தனையும் 18 ஆம் நூற்றுண்டில் கொண்ட ஒரே நாடு இங்கிலாந்து தான். பிறநாடுகள் இங்கிலாந்தைப் பின்பற்றின. பிரான்சில் 1850லும், அமெரிக்காவில் 1865லுமே தொழில் வளர்ச்சிகள் ஏற்பட்டன. 1780 முதல் 1790 வரை சுமார் 9 மில்லியன் மக்கள் மட்டுமே இங்கிலாந்தில் வாழ்ந்தனர். பிரான்சிலோ 1789 ஆம் ஆண்டில் 26 மில்லியன் மக்கள் வாழ்ந்தனர்.

பிரான்சில்

தொழிற் புரட்சிக்கு முன்னர் இங்கிலாந்துடன் வியாபாரத்தில் போட்டியிட்ட நாடு பிரான்சாகும். தேவையான மூலதனமும்,

ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும் இங்கிலாந்தைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு அதிகமாயிருந்தது. ஆனால் தொழிற்புரட்சி அங்கு ஏற்படாது, இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டது மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். பிரான்சில் லூயி பிலிப்பு (Louis Philippe) காலத்தில் (1830 முதல் 1848 வரை); பின்னர் மூன்றும் நெப்போலியன் காலத்திலும் (1852—1870 வரை) தொழில் அபிவிருத்திகள் தோன்றின. 1762 ல் தொழிற் கட்டுப்பாடுகள் நீக்கப்பட்டாலும் இல்லத் தொழில் முறையே சிறக்க இருந்தது. பிரான்சில் இல்லத் தொழில் முறை வளர்ச்சியடையத் தேவையான மனித பலம் (Man power) எளிதாகக் கிடைத்தது. 26 மில்லியன் மக்களைக் கொண்டதாயிருந்ததால் தொழிலாளிகள் எளிதில் போதிய அளவு கிடைத்தனர். 40 மில்லியன் பவுன் மதிப்புள்ள வெளிநாட்டு வியாபாரத்தைச் செய்ய 26 மில்லியன் மக்களிருந்ததால் பெருகி வரும் வெளி நாட்டு அங்காடிக்கும், குடியேற்ற நாடுகளின் தேவைக்கும் போதிய உற்பத்தியை மனித பலத்தைக் கொண்டே செய்து வந்த காரணத்தால் தொழில்கள் இயந்திரமயமாகவில்லை. ஆனால் பிரிட்டனிலோ பெருகிவரும் வெளிநாட்டுச்சந்தைக் கிராக்கியை' அதாவது 32 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள வெளிநாட்டு வியாபாரத்தைச் சமாளிக்க ஒன்பது மிலியன் மக்களே இருந்தனர். ஆகவே போதிய அளவு மனித பலம் கிடைக்காததால் இயந்திர பலத்தை நம்பி அதிகரித்துக் கொள்ளும் சூழ்நிலை உருவாயிற்று. தொழில்கள் இயந்திர மயமாக்கப்பட்டு, இயந்திர சாதனங்களால் உற்பத்தி பெருகிற்று. பிரான்சுக்குப் பெரும் தொழில் மரபு இருந்தும், மக்கட்தொகை பெருக்கமிருந்தும், பிரஞ்சுப் பொருட்களுக்கு வெளிநாட்டில் பெரும் மதிப்பும் கிராக்கியும் இருந்து வந்தன. புதிய சாதனங்களைக் கண்டுபிடிக்கும் திறன் உடையவர்களும் இருந்தனர். ஜாக்கார்ட் தறி (Jacquard Loom) தொழில் சார்பு, ரசாயனக் கண்டுபிடிப்புக்கள் செய்த லெப்லாங்க்கும் (Leblanc) பிறரும் இருக்கத்தான் செய்தார்கள். முக்கியக் குடியேற்றப் பகுதிகளைப் பிரான்ஸ், இங்கிலாந்துக்குத் தர நேர்ந்தாலும், 1771-72-ல் பிரஞ்சு வெளிநாட்டு வியாபாரம் பெருகத்தான் செய்தது. அமெரிக்கக் காலனிகள் பிரான்சுடன் நேசமாகவும், பிரிட்டனுடன் விரோதமாகவும் இருந்தன. இது பிரிட்டனுக்கு ஒரு சாதகமான நிலையாகும். ஆனால் 1793-ல் பிரஞ்சுப் புரட்சியின் காரணமாக இங்கிலாந்துக்கும் பிரிட்டனுக்கும் போர் மூண்டது. இதனால் பிரான்சின் வெளிவர்த்தகம் தடைப்பட்டது.

மேலும் தொழில் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படைத் தேவையான வங்கிமுறை, பிரான்ஸில் 19ம் நூற்றாண்டு வரை உருவாகவில்லை நிதிவசதிப் பெருக்கம் உற்பத்தியாளர்கட்குக் கிடைக்கவில்லை. 1720-ல் யூக வியாபாரம் (Speculative scheme) படுதோல்வி கண்டு

மக்கள் பயந்தனர். வியாபாரத்தைக் காட்டிலும் நிலங்களில் முதலீடு செய்யவே பிரியப்பட்டனர். ஆனால், இங்கிலாந்தின் வங்கி முறை வளர்ச்சி வேறு விதமாக அமைந்தது. 1750க்குப்பின் பிரான்ஸில் சாலைகள் அபிவிருத்தியடைந்தும், அரசு இயந்திர சாதனங்களைப் புகுத்த முயன்றும், வியாபாரத் தடைகள் பலவற்றை நீக்கியும், நெசவுத் தொழிலில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டும், இரும்புத் தொழில் (Creusot) க்ருசாட் போன்ற இடங்களில் தொடங்கப்பட்டும், பிரஞ்சுப்புரட்சி, பிரான்சை 40 ஆண்டுகளுக்குப் பிந்திய நிலைக்குத் தள்ளியது. 1830-ல் அது பழைய நிலையை எட்டிப் பிடிக்கும்போது பிரிட்டன் உலகத் தொழில் கூடமாக மாறியிருந்தது. பிரஞ்சுப் புரட்சி பிரான்சின் தொழில் வர்த்தகத் துறையை அடியோடு நசுக்கி விட்டது.

பிரான்ஸ் திறமையான தொழிலாளர்களையும், கண்டுபிடிப்பாளர்களையும் கொண்டது. வெளிநாட்டு வாணிபப் பெருக்கமிருந்தே வந்தது. ஆனால், அதன் அரசியல் நிலை பொருளாதார சரித்திரத்தில் ஒரு புதிய யுகத்தை ஆரம்பிக்கத் தடையாக இருந்தது. பழைய நிலையை அது 1830-ல்தான் பெற முடிந்தது. இது நிலையற்ற அரசியல், ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு எத்துணை ஊறு செய்யும் என்பதைக் காட்டுகிறது.

ஜெர்மனியில்

ஜெர்மனியில் 1871-ல் ஜெர்மானியப் பேரரசு தோன்றும் வரை, தொழில் வளர்ச்சியோ, பொருளாதார வளர்ச்சியோ ஏற்படவில்லை. தொழில் வளர்ச்சி ஏற்படுவதற்குத் தேவையான முதலீடுகள் ஏற்படவில்லை. சாலைகள் அபிவிருத்தியின்றி மிக மோசமான நிலையிலிருந்தன. பிஸ்மார்க்கால் ஐக்கியப்படுத்தப்பட்டபின்னரே தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. தாமதமாக ஏற்படினும், அதி வேகமாய், குறுகிய காலத்தில் ஏற்பட்டு ஜெர்மனியை ஒரு தொழில் மயமான நாடாக்கியது. பொதுவான காரியங்களுக்கு உதவும் மனப்பான்மை மக்களிடையே வளரவில்லை. வியாபாரத் துறையில் நாட்டின் அடிப்படைப் பிரிவுகளும், உள்நாட்டு, வெளிநாட்டுச் சந்தைகளும் இல்லாதிருந்தன. போதுமான நிதி வசதி இல்லாததால் தொழில் வளர்ச்சியோ, வியாபார வளர்ச்சியோ ஏற்படவில்லை. இவற்றிற்கு மாறாக எல்லா வசதிகளையும் இங்கிலாந்து பெற்றிருந்தது. சோதனை செய்து நட்டம், விளைவுகளை அடையாமலே, ஏற்கெனவே வெற்றிகரமான தொழில் முறைகளை உபயோகித்து, பெரும் நலன்களை அடைந்தது. நவீன தொழில் நுட்ப முன்னேற்றங்கள் ஜெர்மனிக்கு ஆயத்த நிலையில் பூரணமாகக் கிட்டின. ஆங்கில நாட்டினரிடமிருந்து அப்பலன்களை இலவசமாகப்

பெற்றனர் என்றே கூறலாம். இதிலிருந்து ஜெர்மனிக்கு முன்னதாகவே இங்கிலாந்து, தொழில் வளர்ச்சி அடைந்தது என்பது புலனுகிறது.

ஹாலந்து நாட்டில்

அந் நாட்டில் தொழில் வளர்ச்சிக்கான முதல், போதிய அளவு இருந்தது. மக்கள் எண்ணிக்கை குறைவு. பொருள் தேவை உள்நாட்டிலும், வெளிநாட்டிலும் அதிகமிருந்தது. ஹாலந்தின் லினன் துணிக்கு வெளியில் கிராக்கி இருந்தது. உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்காக இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்தும் சூழ்நிலையும், அவசியமுமிருந்தன. கப்பல் போக்குவரத்தில் முன்னேற்றம் கண்டிருந்தது. இருப்பினும் நாட்டில் வாணிபப் பெருக்கம் ஏற்படவில்லை. காரணம் அங்கே "கில்டு முறை" (Gild) நடைமுறையிலிருந்தது. மக்கள் உற்பத்தியில் புதுமுறையை ஏற்கத் தயாராக இல்லை. மேலும் 'பெருமளவுத் தொழில் உற்பத்தி' (Large scale industry) முறையில் மக்களுக்கு அனுபவம் கிடையாது. எதிர்ப்பு மிகுந்தது. கச்சாப் பொருட்கள் போதுமான அளவு கிடைக்கவில்லை. கிடைத்த கச்சாப் பொருட்களை இங்கிலாந்தும், பிரான்சும் பங்கு போட்டுக்கொண்டன. ஆகவே டச்சு நாட்டில் இயந்திரமயமான தொழில் ஏற்பட்டாலும், 'இயந்திரத் தீனி' கிட்டியிராது. டச்சுக்காரர்களோடு போட்டி போட்டுக்கொண்டு, உற்பத்திப் பொருட்களை மிக சௌகரியமாக, உலகச் சந்தைகளுக்குக் கொண்டு செல்லும் அளவுக்கு இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் வளர்ந்து கொண்டிருந்தன. இக் காரணங்களால் ஹாலந்து, தொழிற்புரட்சியில் முன்னோடியாகத் திகழ முடியவில்லை.

பல்வேறு நாடுகளில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட முடியாத் நிலையில் இருக்குங்கால் இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதற்கு வேறு சிறப்பான காரணங்களும் உண்டு. அவையே அடிப்படையான காரணங்களாகும். இங்கிலாந்தின் அரசியல் நிலையும், நிதி நிலையும் ஸ்திரமாக இருந்தமை முக்கிய காரணங்களாகும். 1688க்குப்பின் இங்கிலாந்தின் ஆட்சி முறையில், ஏற்பட்ட மாறுதலுக்குப் பிறகு அரசியல் அரங்கில் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்கள் நிகழவில்லை. ஸர். ராபர்ட் வால்போலின் (Sir Robert Walpole) சிறந்த பொருளாதாரக் கொள்கைகள் நாட்டு வளத்தைப் பெருக்கின. அரசியல் திட்பத்துடன் பொருளாதாரச் செறிவும் ஏற்பட்டது. 18ம் நூற்றுண்டில் இங்கிலாந்து பல, பல போர்களில் ஈடுபட்டிருந்தாலும், அந் நாட்டினுள் அப் போர்கள் நிகழாமல் ஐரோப்பிய நாடுகளிலோ, ஆசியாவிலோ, அமெரிக்காவிலோ அல்லது கடல்களிலோதான் நடந்தன. அதனுல் உள் நாட்டில்

எவ்விதப் பாதிப்பும் இல்லாமல், தொழில் வளர்ச்சி தடையின்றி ஏற்பட்டது. மேலும் அவை சமுதாயப் பொருளாதார நிலைகளைப் பாதிக்கவும் இல்லை. ஆங்கிலேயர்கள் 16ம் நூற்றாண்டிலிருந்தே சுதந்திர மக்களாகத் திகழ்ந்தனர். ஆங்கிலேயர்கள் பெற்றிருந்த உரிமைகளையும், சுதந்திரத்தையும், பிரஞ்சுக்காரர்கள் ஒரு பயங்கரப் புரட்சி மூலம் தான் பெற வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. பிரஞ்சுப் புரட்சிக்கு முன்னரே அடிமைத்தளைகள் ஒழிக்கப்பட்ட போதிலும் 19ம் நூற்றாண்டு வரையில் அடிமை முறை அநேக நாடுகளில் வழக்கில் இருந்தே வந்தது. பிற நாடுகளில் சட்டப்படி நிலத்துடன் இணைக்கப்பட்டிருந்த தொழிலாளிகள் நகரங்களில், துறைமுகங்களில், சுரங்கங்களில், ஆலைகளில் சென்று பணியாற்றுவது இயலாததாயிருந்தது. ஆனால், இங்கிலாந்திலும் அடிமைத் தளைகள் 16ம் நூற்றாண்டிலேயே மறைந்தொழிந்தன. 18ம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் பிற நாட்டில் ஏற்படாத வகையில் யார் எங்கும் எத் தொழிலிலும் ஈடுபாடு கொள்ளும் அளவுக்குச் சுதந்திரமாக வாழ்ந்தனர். வியாபாரத்துக்குத் தடையாக உள்ள பல வரிகளும் தடைகளும் எடுக்கப்பட்டுவிட்டன. கில்டுகளின் செல்வாக்கு குறைந்ததால் தொழிலில் இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்துவது சாத்தியமாயிற்று. வெளி நாட்டு வர்த்தக நிறுவனங்களின் முற்றுரிமை (Monopoly) ஒழிந்து, பலர் வெளி நாட்டு வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டனர். வங்கிமுறை முதலிய தொழில்கள் வளர மூலதனம் தேவை. அபரிமிதமான பண விருத்தி ஏற்பட்டது. 17ம் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்தின் பன்னாட்டு வியாபாரம் செல்வச் செழிப்பை ஏற்படுத்தியது. 18ம் நூற்றாண்டில் விக்கு (whigs) அரசியல்வாதிகள் வியாபாரம், நிதி மூலதனப் பெருக்கம் போன்ற பிரச்சினைகளில் அதிகக் கவனம் செலுத்தினர். பிரான்சிலும், மூலதனப் பெருக்கம் இருப்பினும் இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்ட வங்கி முறை போல் வங்கிகள் இல்லாததால் தொழில் வளர்ச்சிக்கு அப் பணம் பெருக்கம், எளிமை வாழ்வு (Puritan) காரணமாகவும் சேந்தது. இவற்றில் 17ம் நூற்றாண்டின் புனிதக் கொள்கையும் (Puritanism) 18ம் நூற்றாண்டில் மெதாடிஸ்ட்(Methodist) கொள்கையும் முக்கியமானவை. அபரிமித லாபம் பெற்றவர்கள் சேமிப்பை அதிகரித்தனர். இப் பணப் பெருக்கம் நாட்டின் பெரும் மூலதனமாயிற்று. பெருகி வரும் செல்வத்தைச் சேமிக்கவும், அபரிமித்மான பணப் பெருக்கத்தை முதலீடுகளின் மூலம் கட்டவிழ்த்து விடவும், பாங்கு முறை மிகவும் உதவியது. முதலீட்டுக்கு முக்கிய இடம் தரப்பட்டது. பாங்கு முறை இப் பணத்தைச் சேமிப்பு செய்யவும், வியாபார, தொழில் வளர்ச்சியில் ஈடுபடுத்த்வும் ஒழுங்கு முறைகளை வகுத்தது. முதலாளிகள் தைரியமாகக் கண்டுபிடிப்பாளர்களைப் பங்குதாரர்களாகச் சேர்த்தும், தங்களிடம் உள்ள செல்வத்தின் பெரும் பகுதியை நீண்ட நாட்

களுக்குப் பின் பலன் தரும் இரும்பு, நிலக்கரிச் சுரங்கங்களிலும் பெரும் அளவுத் தொழில்களிலும் முடக்கி உற்பத்திப் பெருக்கத்தை உண்டுபண்ணினார்கள். அமெரிக்க எழுத்தாளரான ப்ரூக்ஸ் ஆடம்ஸ் (Brooks Adams) கூறுவது: "பிளாசிக்குப் பின்னர் வங்கத்தில் பெற்ற கொள்ளைப் பொருட்கள் லண்டனை அடைந்ததுமே பெரும் மாற்றங்கள் நிகழ்ந்தன. 1757 ல் பிளாசிச் சண்டை ஏற்பட்டது. 1760 ல் எறிநாடா கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 1764ல் ஹர்கிரீவ்ஸ் நூற்கும் ஜென்னி கண்டு பிடித்தார். 1776-ல் கிராம்டனின் மியூல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 1785ல் கார்ட்ரைட் விசைத்தறிக்கு உரிமை பெற்றார். 1768ல் வாட்டின் நீராவி யந்திரம் முழுமை பெற்றது."[1]

இவ்வாறு, வெளி நாட்டின் செல்வம் வந்துதான் தொழிற்புரட்சி தொடங்கியது என்பது மிகைத்துக் கூறப்பட்டாலும், நாட்டின் செல்வச் செழிப்பு, தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் உதவியது என்பதை மறுப்பதற்கியலாது. 17ம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட செல்வக் குவிப்பு பொருளாதாரப் புரட்சியை இந்நாட்டில் தோற்றுவித்து, தொழில் புரட்சியின் வேகத்தை அதிகரித்தது. தடைகளையும் நீக்கியது.

இங்கிலாந்து மக்கள்தொகை முதலில் மிகவும் குறைவாக இருந்தது. ஆனால் அந் நாடு ஏற்றுமதி, வாணிபம் வளர்ந்து அதிக மான பெரும் அங்காடிகளுக்கு உற்பத்திப் பொருள்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டியிருந்தது. பெருகிக்கொண்டே செல்லும் அத்தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வேகத்தில் பொருள் உற்பத்தியை அதிகரிக்கப் போதுமான தொழிலாளிகள் இல்லை. ஆகவே குறைந்த செலவில், பொருட்களை உற்பத்தி செயது குவிக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. அதைச் சரிசெய்ய மனித சக்திக்குப் பதில், இயந்திரசக்தி புகுத்தப்பட வேண்டியதாயிற்று. உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்காகப் புதிய கண்டுபிடிப்புக்கள் ஏற்படலாயின. அவசியம் அல்லது தேவையே கண்டுபிடிப்புக்களின் பிறப்பிடமாயின. நௌல்ஸ (Knowles) கூறுவதைப் போல், "40 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள வாணிபப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்ய பிரான்சில் 26 மிலியன் மக்களிருந்தபோது இங்கிலாந்தில் 32 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பொருட்களை உற்பத்தி செய்ய 9 மிலியன் மக்களே இருந்தனர்."[2] புரட்சிக்கு முன் மக்கள் நாட்டுப்

1. - Brooks Adam,—The law of civilisation and Decay—quoted in A modern Economic History of England and India—T. Srinivasaraghavan — p. 55 ; & also Great Britain From Adam Smith to the Present day — C. R. Fay — P 138.
2. Industrial and Commercial Revolutions in England during the Nineteenth century - L. C. A. Knowles-p-26.

புறத்திலேயே வாழ்ந்தனர். தெற்கிலும், கிழக்கிலும் மட்டுமே மக்கள் நெருக்கம் அதிகம். வெஸ்ட் ரைடிங் (West Riding), லங்காஷயர் (Lancashire) தவிர வட இங்கிலாந்தில் மக்கள் தொகை குறைவு. கரி, இரும்புச் சுரங்கப் பிரதேசங்களில் மட்டும் மக்கள் நெருக்கம் ஏற்பட்டது.

ஆனல்; தொழிற்புரட்சியின்போது மக்கள் தொகை வெகுவாக அதிகரித்தது. 1700ல் 5½ மிலியனும் 1750ல் 6 மிலியனும் ஆயிற்று. 1801ல் அது 9 மிலியனுயிற்று. 1901ல் அது 3½ கோடியாகவும் 1957ல் கோடியாகவும் மாறியது. இயந்திர சாதனங்கள் வேலை யின்மையை ஏற்படுத்திவிடும் என்று மக்கள் பயந்தனர். ஏனெனில் பல மனிதர்கள் செய்யும் பல வேலைகளைச் சில இயந்திரங்கள் செய்து விடும். எனவே ஆலைகளும், இயந்திரங்களும் நொறுக்கப்பட்டன. ஆனல் இயந்திர உற்பத்தியால் பொருள்களின் விலைகள் குறைந்தன. விற்பனை அதிகரித்தது. முன்னைவிட அதிக மக்களுக்கு வேலை கிடைத்தது. வாணிபம் மேலும் பெருகிற்று. பொருளாதார அபிவிருத்தி ஏற்பட்டது. பொறியாளர்கள் என்ற தொழிலாளர்கள் உருவாயினர். உலகிலேயே பிரிட்டன் தொழிற்கூடமாக ஆனது.

18 ம் நூற்றுண்டில் கச்சாப் பொருள்கள் தேவையான அளவு கிடைப்பது கடினமாயிருந்தது. தொழில் வளர்ச்சியடைந்து வந்த இங்கிலாந்தும் பிரான்சும் போட்டியிட்டு, ஆட்டு ரோமம், பட்டு, பருத்தி, ப்ளாக்ஸ் போன்ற கச்சாப் பொருள்களை வாங்கின. இவற்றைப் பெரும் போட்டிகளினூடே மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலும், இந்தியாவிலும் பெற யத்தனித்தனர். இங்கிலாந்து வியாபாரக் கொள்கை தொழில் வளர்ச்சிக்குச் சாதகமாய் மாற்றியமைக்கப் பட்டது. வெளிநாட்டு உற்பத்திப் பொருட்கள் தடை செய்யப் பட்டன. அல்லது கடும் சுங்க வரிகள் வழங்கப்பட்டன. 1700க்குப் பின் இங்கிலாந்தில் கிராக்கி ஏற்பட்ட இந்தியப் பருத்தியாடைகள் தடைப்படுத்தப்பட்டன. மான்செஸ்டரின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு, இந்தியா பெரிதும் உதவியது எனக் கூறலாம்.

மலிந்த விலையில் தொழிற்சாலைகளுக்குக் கச்சாப் பொருள் கிடைப்பதற்காக சர் ராபர்ட் வால்போல் (Sir Robert Walpole) 1771 லிருந்து சுங்க வரி அமைப்பில் பல மாறுதல்களைச் செய்தார். பருத்தி இல்வித விலக்கால் அதிகமாக இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. ஆட்டு ரோமத்தைப் பொறுத்தமட்டில் போதுமான அளவு உள் நாட்டில் கிடைத்தாலும் பிரான்சைப் பேரலவே ஸ்பானிய மரினோ நெட்டிழை ரோமத்தை இறக்குமதி செய்ய வேண்டியிருந்தது. 18 ம் நூற்றுண்டு முழுவதும் கச்சாப் பொருள்களைப் பெறுவதில் இரு நாடுகளுக்கும் போட்டியிருந்து கொண்டே இருந்தது. பெருகி வரும்

அங்காடிகளின் தேவையைச் சமாளிக்கவும், கச்சாப் பொருள்கள் கிடைக்காததால், வேலையின்மை பெருகிவிடக் கூடாதென்றும் இரு நாடுகளும் போட்டியிட்டுக் கொண்டேயிருந்தன. மேலும் விற்பனைப் பொருட்களை விற்கும் அங்காடிப் பெருக்கத்திலும் இரு நாடுகளும் போட்டியிட்டுக் கொண்டேயிருந்தன. இக்காரியங்களுக்கு இங்கிலாந்துக்குக் குடியேற்ற நாடுகளும் கப்பற் பலமும் போதிய வகையில் உதவியாய் அமைந்தன.

வெளிநாட்டு வாணியப் பெருக்கம் மேலும் வேகத்தை அதிகரித்தது. பெருகிக் கொண்டேயிருந்த எல்லா அங்காடிகளும் உலகின் எல்லாப் பாகங்களிலும் ஆங்கிலேயர்கள் ஆர்டிக் முதல் மெக்ஸிகோ வரையிலும் எல்லாப் பொருள்களையும் விற்று வந்தனர்.

வெளி நாட்டு அங்காடிகளில், குறிப்பாக அதன் குடியேற்ற நாடுகளில், இங்கிலாந்து நாட்டுச் சரக்குகளுக்குப் பெரும் கிராக்கி ஏற்பட்டது. ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் பெருமளவு உற்பத்திக்கு ஏற்ற பொருள்களாயிருந்தன. மக்கள் பெருக்கம் உற்பத்திப் பெருக்கத்தைச் சமாளிக்க இயலாததால், இயந்திரச் சாதனங்கள் வெகுவாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு, வெளிநாட்டு அங்காடியின் தேவைகள் வேகமாகப் பூர்த்தி செய்யப்பட்டன. இந்திய அங்காடிகளில் லங்காஷயர், மான்செஸ்டர் நகரங்களில் உற்பத்தியான பருத்தித் துணி நன்கு விற்பனையானது. இங்கிலாந்தின் வளர்ந்துவந்த செல்வச் செழிப்புக்கு இந்தியா ஒரு காரணமாயிற்று. மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலும், வர்ஜீனியாவிலும் பருத்தித் துணிகள் பெரும் அளவில் விற்கப்பட்டன. பிரான்சில் பொருட்கள் தனித்தனியான சிறந்த வகையில் செய்யப்பட்ட போது, இங்கிலாந்தில் எல்லாப் பொருட்களும் பெரும் அளவில் இயந்திரங்கள் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன.

இங்கிலாந்தின் தயாரிப்புகட்கும் பிரெஞ்சுத் தயாரிப்புகட்கும் தேவையின் தன்மை வேறுபட்டது. அது தொழில் வளர்ச்சியில் ஏற்றத்தாழ்வை ஏற்படுத்தியது. பிரான்சில் ஏழைகட்கும், பணக்காரர்கட்கும் பெரும் வேறுபாடு இருந்தது. பிரான்சில் செல்வ நிலையிலும், ஏழை—பணக்காரர் என்பதிலும் வேறுபாடு இருந்தது. செல்வந்தர்களுக்கான ஆடம்பரப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்தது. தனித்தனியே நேர்த்தியாகக் கலை அழகுடன் பொருட்கள் செய்யப்பட்டன. கச்சாப் பொருட்களைப் பெறுவதில் மட்டுமின்றி, உற்பத்திப் பொருட்களை விற்பனை செய்வதற்காகத் தங்கள் அங்காடிகளைப் பெரிதாக்குவதில் இரு நாடுகளும் போட்டியிட்டன. இது வியாபாரப் பெருக்கத்துக்குப்

பெரிதும் உதவின. டெபோ (Defoe) குறிப்பிடுவது போல "ஆங்கில நாட்டுத் துணிகள் ஒவ்வொரு நாட்டிலும், ஒவ்வொரு அங்காடிகளிலும், விற்பனை மையங்களிலும், கேட்டு வாங்கப் பட்டன. ஒரு வார்த்தையில் சொல்வதானால் "உலகமே அதை அணிந்திருந்தது." உலகமே அதை ஆவலுடன் விரும்பியது. ஆங்கிலேயரது புகழையும் அதன் நற்பலன்களையும், உலகே கண்டு பொறாமை கொண்டது."[1] அந்த அளவுக்கு வெளி நாட்டு வாணிபத்தைக் கப்பல்கள் பெருக்கின. தேர்ந்த கைத்தொழில் வினைஞர்கள் அதிகரித்தனர். 17, 18-ம் நூற்றாண்டுகளில் ஐரோப்பியாவிலிருந்து தேர்ந்த வினைஞர்கள், குறிப்பாகப் பிரான்சிலிருந்து ஹியூஜ்நாட்டுகள் (Hugenots) எனப்படுவோர் வந்து குடியேறினர். 1685-ல் லங்காஷயரில் ஆன்ட்வெர்ப் (Antwerp) கலைஞர்கள் வந்தே துணித்தொழிலை ஏற்படுத்தினர் என்று நம்பப்படுகிறது.

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதற்கு மிக முக்கியக் காரணம் பிறநாடுகளுக்குக் கிட்டாத சில வாய்ப்புகளாகும். தொழில் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான மூலப்பொருள்களான இரும்பும், நிலக்கரியும் போதிய அளவு கிடைத்தன. அது மட்டுமன்றி, அவை ஒன்றுக்கொன்று அருகிலேயே கிடைத்தன. இரும்புத்தாதும் நிலக்கரிச் சுரங்கங்களுக்கு அருகிலும், ஆறு களுக்கும், கடல்களுக்கும் அருகிலும் கிடைத்ததால் அவற்றை உள் நாட்டுத் தொழிற்சாலைகளுக்குப் பயன்படுத்த முடிந்தது. அத்தோடு உற்பத்திப் பொருட்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்துக்குச் சுலபமாக, குறைந்த செலவில் அனுப்புவது எளிதாயிற்று. இரும்பும், நிலக்கரியும் ஏராளமாகக் கிடைத்ததால் இயந்திர சாதனங்களையும், உறுப்புக்களையும், குறிப்பாகக் கப்பல், புகை வண்டிகளையும் உருவாக்கவும் முடிந்தது. பிற உலோகத் தொழில், இரும்பு எஃகுத் தொழில், பொறியியற்கலை முதலியன விரி வடைந்து அவற்றைத் தொடர்ந்து பிற தொழில்கள் வளர்ந்தன. கப்பல் கட்டும் தொழில், போக்குவரத்து ஆகியவற்றின் விருத்தி பெரும் பங்கு வகித்தன. தரத்திலும், உருவத்திலும் பெருங் கப்பல் களுக்கு இங்கிலாந்து பெயர் பெற்றது. கப்பற் படைப் பலத்தில் தனது திறனை அது சரித்திரப் புகழ் வாய்ந்த லாகோஸ் (Logos), குயிப்ரான் குடா (Quiberon Bay) வெற்றிகளின் மூலம் நிலை நாட்டியது. மேலும் அட்லாண்டிக் பெருங்கடலில் ஆதிக்கம் பெருக ஆரம்பித்தது. பிறநாட்டு வாணிபப் போட்டியில் எளிதில்

[1] **Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain in the 19th Century—L.C.A. Knowles. P.38.**

வெற்றி பெறும் வாய்ப்பை நல்கியது. குடியேற்ற நாடுகளிலிருந்தும், பிறநாடுகளிலிருந்தும் கச்சாப் பொருட்களைக் கொண்டு வரவும், அவற்றிற்கு உற்பத்திப் பொருட்களைக் கொண்டு செல்வதும் எளிதாயிற்று.

போக்குவரத்தில் பல அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டன. சாலைகளும், கால்வாய்களும், கப்பல் கட்டும் தொழிலும் பெரும் மாறுதல்களுக்கு உள்ளாயின. இவை பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் வழிகோலின. உற்பத்தியளவு குறைவாகயிருந்த போதும் தேவை அதிகரிக்குமுன் ஆங்காங்கே பொருட்கள் பயன்படுத்தப் பட்டன. பொருட்களைக் கொண்டு செல்வதற்கு ஆறுகளே போதுமான சாதனங்களாயிருந்தன. ஆனால் தேவை, உற்பத்தி, விற்பனை அதிகரித்தபோது போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் அதிகரிக்கப்பட வேண்டியதாயிற்று.

1760-ல் பிரிட்ஜ்வாட்டர்பிரபு வொர்லியிலிருந்து மான் செஸ்டருக்கு ஒரு கால்வாய் வெட்டினார். மான்செஸ்டர், லிவர்பூல் கால்வாய் வெட்டப்பட்டது. பல கம்பெனிகள் கால் வாய்கள் வெட்டின. உள்நாட்டுப் படகுப் போக்குவரத்து இயற்கை, செயற்கைக் கால்வாய்களால் விருத்தியடைந்தது. பெரும் சாலைகள் கற்சாலைகளாகவும், புது முறைச் சாலைகளாகவும் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. உலக முழுவதிலும் விற்பனை செய்வதும், எடையும், பரிமாணமும் அதிகமான பொருட்களை எளிதாக நெடுந் தூரங்கடந்து எடுத்துச் செல்வதும், போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் அபிவிருத்தியடைந்ததால் முடிந்தது. எனவே கால்வாய்கள், இருப்புப் பாதைகள், நீராவிக் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. முதலில் சாலைகள், ஆறுகள், கால்வாய்கள் ஆகியவற்றின் மூலமே தொழிற் சாலைகள் பொருள்களைப் பெறுவதும், அனுப்புவதும் செய்து வந்தன. இருப்புப் பாதைகளும் நீராவிக் கப்பல்களும் ஏற்பட்ட பின் நெடுந்தூரக்கடல் வாணிபமும் பெருகியது. இத்தகைய போக்கு வரத்துச் சாதனங்களில் அபிவிருத்தி ஏற்படாமலிருந்தால், இங்கி லாந்தில் பொருளாதார வளர்ச்சி ஏற்பட்டே இருக்க முடியாது.

இங்கிலாந்தின் புவியியல் ரீதியான அமைப்பு அதற்கு மிகவும் சாதகமானதாகும். மேலும் இயற்கை வளம் மிகுந்திருந்தது. பழமை உலகிற்கும், புதுமை உலகிற்கும் நடுவில் அமைந்திருந்தது. கடற்கரை, கப்பல்கள் தங்குவதற்கு அருமையான இயற்கைத் துறைமுகங்களைக் கொண்டதாயும், உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துக் கேற்ற ஆறுகளைக் கொண்டதாயும், வெப்பநிலை (climate) மக் களுக்கு உற்சாகமும், ஊக்கமும், சுறுசுறுப்புத் தரும் முறையிலும், அதன் வெப்பநிலையும், ஈரக்காற்றும் நெசவுத் தொழிலுக்கு ஏற்றதாயு

மிருந்தது. இயற்கை வளம் மிகுந்திருந்தது. அதற்கேற்பத் தொழில்கள் ஏற்பட்டன. நிலக்கரியும், இரும்பும் அருகில் கிடைத்தன. கடற்கரைக்குச் சமீபத்தில் கிடைத்ததால் தொழிற்சாலை உபயோகத்துக்கும், உற்பத்திப் பொருட்களைப் பிற இடங்கட்கு அனுப்புவதும் எளிதாயின. இயந்திரசாதனங்களை உற்பத்தி செய்ய இரும்பை உருக்க, இயந்திரங்களையும், நீராவிக் கப்பல், புகைவண்டி போன்றவற்றை இயக்கவும் நிலக்கரியும், இரும்பும் ஏராளமாகக் கிடைக்காமலிருந்தால் இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டே இருக்காது. அதன் இருப்பிட அமைப்பு இங்கிலாந்துப் பொருட்களை இந்திய அங்காடிகளில் விற்று, பணத்தை ஆப்பிரிக்காவில் கொண்டு அடிமைகளை வாங்கி அவர்களை அமெரிக்காக் கண்டத்தில் விற்று, பெற்ற செல்வத்தை இங்கிலாந்தில் கொண்டு குவிக்க ஏதுவாய், கடல் வாணிபம் பெருகியது குறிப்பிடப்பட வேண்டியதாகும். மேலும் வடக்கு ஐரோப்பிய நாடுகளுடன் எளிதில் வியாபாரம் செய்ய வசதியாகவும், அட்லாண்டிக் பெருங்கடலில், ஐரோப்பாவுக்கு வெளியில் இங்கிலாந்து சரக்கை அனுப்பும் வகையில் அதன் இருப்பிட அமைப்பும், அதன் கப்பல்கள் திறம்படவும் அமைந்தன.

இயற்கை வளங்கள் மிகுந்ததுடன் அவை தொழிற்புரட்சிக்கு வித்திட்டாற்போல் அமைந்தன. பருத்தி, லங்காஷயர் பகுதிகளை லிவர்பூல் மூலமாக அடைந்தது. விரிவு பெற்று வந்த பருத்தித் தொழில் லங்காஷயரைக் கண்டுபிடிப்புகளின் பிறப்பிடமாக்கியது. வெஸ்ட்ரைடிங்கிலும், மேற்கத்தியத் துறைமுகப்பகுதிகளிலும், நகரங்களிலும் இத்தொழில் பெருகியது. அது போலவே இயற்கையின் சாதகமான நிலைக் கேற்ப பருத்தித்தொழில் ஹட்டஸ்பீல்ட் (Huddesfield), ஹாலிபாக்ஸ் (Halifax), ப்ராட்போர்டு (Bradford), யார்கிஷயர் (Yorkshire) போன்ற இடங்களில் உருவாயின. பென்னை நதியின் பகுதியான ஷெப்பீல்ட் (Sheffield)க்கு இரும்புத்தாதுவும், சாணைக் கல்லுக்கான மணற்கல்லும் கிடைத்ததால் சிறந்த வெட்டுக் கருவிகள் செய்யுமிடமாகத் திகழ்ந்தது. பின்னர் ஷராப்ஷயரும் (Shropshire) இத்தொழிலில் விருத்தியடைந்தது. தெற்கு யார்க்ஷயரில் கிடைத்த நிலக்கரி இத்தொழிலை அப்பகுதிகளில் நிரந்தரமாக்கியது. டர்பி (Derby) நாட்டிங்ஹாம் (Nottingham) லீஸெஸ்டர் (Liecester) போலவே, நடுநாட்டு நகரங்களும் நிலக்கரி வயல்கள் மிகுந்தவையாதலால் தொழில் வளர்ச்சிக்கு ஏதுவாயிற்று. பொருத்தமான போதிய களிமண் கிடைத்ததால் வடக்கு ஸ்ட்ராட்போர்ட்ஷயரில் (North stratfordshire) மண்பாண்டத் தொழில் பெருகிற்று. காலின் (Kaolin) எனும் சீமைக் களிமண் 1750ல் கார்ன்வாலிலும், (Cornwall) டார்ட்மூரிலும் (Dartmor) கண்டுபிடிக்கப்பட்டதும், மண்பாண்டத்தொழில் மேலும் அபிவிருத்தியானது. பின்னர் அது

வளர்ச்சி குன்றினாலும் அம் மண் லங்காஷயரில் தயாரிக்கப்படும் துணிகட்கு உரமேற்றும் முறைக்குப் பயன்பட்டதால் அங்கிருந்து அனுப்பப்பட்டது. ஆக, தொழில்கள் இயற்கை வளங்களுக் கேற்ப வளர்ந்தன. பின்னர் வளர்ச்சியில் வேகம் பெற்றன.

புத்தமைப்புகட்கான ஊக்கமே தொழிற்புரட்சியின் பிறப்பிடமாக அமைந்தது. இங்கிலாந்தில் புத்தமைப்புகட்கு ஊக்கம் தந்ததைப் போல பிரான்சில் தரப்படவில்லை. புதினங்களை உருவாக்கியவர்கள் ஆங்கிலேயர்களே. அவர்கள் பெரிதும் ஆராய்ச்சிகளில் ஈடுபட்டனர். அவர்கள் பெரும் விஞ்ஞானிகளல்லர். சாதாரணமானவர்களே. தங்கள் அறிவைப் பயன்படுத்தி வளர்ந்து வரும் உற்பத்திப் பொருட் தேவைகளைப் பெருக்குவதற்கு முயன்றனர். தேவைகளே கண்டுபிடிப்புகளின் பிறப்பிடம், (Necessity is the mother of invention) அவர்களில் பலர் தொழிலாளர்களே. ஏற்கனவே இருந்த இயந்திரங்களைச் சிறந்தவைகளாக்கினர். சில புத்தமைப்புகளை உண்டாக்கினர். 18ம் நூற்றுண்டின் அங்காடித் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய இங்கிலாந்தில் கடினமான முயற்சிகளை மக்கள் மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. விற்பனைச் சக்தி, உற்பத்திச் சக்தியை விஞ்சிற்று. முதல்களின் அவசர அவசியங்கட்கு ஏற்ப தொழிலாளிகள் உற்பத்தியை அதிகரிக்க இயலவில்லை. ஆகவே உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்காக இயந்திர சாதனங்களை உருவாக்குவது இயற்கையான முடிவாயிற்று. 1730லிருந்து புத்தமைப்புகளைக் கண்டுபிடிக்கச் சாதகமான சூழ்நிலை உருவாயிற்று. ஒவ்வொரு காலத்திலும் கண்டுபிடிப்பாளர்கள் தோன்றியுள்ளனர். ஆனால் 18ம் நூற்றுண்டில் ஏற்பட்ட கண்டுபிடிப்புகளைப் போல் எப்போதும் ஏற்பட்டதேயில்லை. அவற்றை ஏற்படுத்தியவர்களுக்கு உலகம் என்றும் நன்றிக் கடன் பட்டுள்ளது. 18ம் நூற்றுண்டை 'புத்தமைப்பு யுகம் (Age of Invention) என்று கூறலாம். மனித சக்தி, காலம், பொருள் விரயத்தைக் குறைக்க முயன்றது. மனித சக்தி, நீர், நீராவி, நிலக்கரி'' என்று படிப்படியாக இயக்க சக்திகளை மாற்றியமைத்தனர்.

முதலில் பருத்தி கம்பளித் தொழில் ஆகியவற்றில் புகுத்தப் பட்டிருந்த புத்தமைப்புகள் வேறு தொழில்களிலும் பயன்படுத்தப் பட்டன. சுரங்கத் தொழில், இரும்புத் தொழில் போன்றவற்றில் அவை பெரிதும் புகுத்தப்பட்டன. நூற்கும் ஜென்னி (Spinning Jenny), நீராவி இயந்திரம் (Steam Engine), மியூல் (Mule) எறிநாடா (Flying Shuttle), உஷ்ண ஊதுலை (Blast Furnace), இராக்கட் (Rocket) போன்றவை பெரிதும் உதவின.

இக்காரணங்களால் விவசாய நாடாகவிருந்த இங்கிலாந்து தொழில்மயமான நாடாக மாறியது. பல தொழில்களும், புதிய

தொழில் நுட்ப முறைகளும் பெரிதும் ஏற்பட்டு தொழிற்புரட்சியின் வேகத்தை மேலும் மேலும் அதிகரிக்கச் செய்து இங்கிலாந்தைப் பொருளாதார உச்ச நிலைக்கு இட்டுச் சென்றன.

தொழிற் புரட்சியின் விளைவுகள் :

தொழிற் புரட்சி என்று குறிப்பிடுவது அடிப்படை மாற்றங்கள் ஏற்பட்டதையே அல்லாமல், அம்மாற்றங்கள் ஏற்பட்ட வேகத்தைக் குறிப்பது அல்ல. அவ்வாறு ஏற்பட்ட அடிப்படை மாற்றங்கள் பல்வேறு துறைகளில் காணப்பட்டன. தொழிற்புரட்சி இங்கிலாந்து நாட்டு மக்களின் பொருளாதாரச் சமூக நிலைகளைப் பெரிதும் மாற்றியது. உற்பத்தி முறை, தொழில் அமைப்புகள், போக்கு வரத்து முறைகள், வாணிப வளர்ச்சி ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் பல பொருளியல் விளைவுகளை ஏற்படுத்தின.

பொருளாதார விளைவுகளை எண்ணும்போது அவை— தொழில் அபிவிருத்திகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு அமைந்தவை என்பது புலனாகும். இங்கிலாந்தின் தொழில் துறை, மாற்றம் பெற்றதுடனில்லாது புதுத் தொழில்கள் தோன்றி வளரவும் காரணமாய் அமைந்தது. புரட்சிக்கு முன் முற்றிலும் பருத்தியாலான துணியோ, எஃகுச் சாமான்களோ உற்பத்தியாகவில்லை. ஆனால் அதன் பின்னர், அவை முக்கியமான தொழில்களாக ஆனதுடன் வேறு பல துணைத் தொழில்கள் உருவாயின. அவை தொழில் துறையில் நாட்டை வலுப்படுத்தின. 19ம் நூற்றுண்டு முழுவதும் இங்கிலாந்து முதலிடம் வகிக்க வழிகோலின.

1840ல் துணித் தொழில், இரும்பு எஃகுத் தொழில். சுரங்கத் தொழில் போன்றவற்றில் பேரளவு உற்பத்திச் சாலைகள் மிகவும் சாதாரணமானவையாகத் தோன்றின. ஆலைகள் பெருகின. தொழில்கள் முன்னேற்ற மடைந்தன. 'பேரளவு உற்பத்தி"யால் விலை மலிவு ஏற்பட்டது.

"1779ல் ஏற்பட்ட செலவில் $\frac{1}{50}$ பங்கு தான் உற்பத்திச் செலவாக 1882ல் இருந்தது. 1786ல் ஒரு பவுண்டு நூல் விலை 38 ஷில்லிங்குகளாக இருந்தது. 1832ல் 2 ஷில்லிங் 11 பென்சாகக் குறைந்தது. தேவையும் உற்பத்திப் பெருக்கமும் கூடின". [1] பல ஆலைகள் ஏற்பட்டன. துணைத் தொழில்களான ரசாயனத் தொழில், பொறியியல், கடபல் கட்டும் தொழில்கள் போன்றவை புரட்சியின் விளைவுகளாகும். நூருண்டுகளாக ஆராய்ச்சியும், உழைப்பும் பிரிட்டிஷ் கைவினைஞர்களின் திறமையையும், வினை நுட்பத்தையும்

1. **The British Economy - B. C. Tandnn**

உலகுக்கு ஈடு இணையற்றதெனப் பறை சாற்றின. இந்நிலை 19ம் நூற்றாண்டு முழுவதும் நீடித்தது.

நாட்டில் பேரளவில் (Large scale) உற்பத்தி பெருகிற்று. மலிவான விலையில் ஆலைகள் "பேரளவை உற்பத்தி"யிலீடுபட்டதால் உற்பத்திப் பெருக்கம் அதிகரித்தது. இல்லத் தொழில் முறை நசித்தது. தொழிலாளர்கள் ஒன்று சேர்ந்து ஆலைகளில் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டதால் தொழில் பாகுபாடு (Division of Labour) ஏற்பட்டது. உற்பத்தியின் போது பொருள் பல கட்டங்களில் பல இயந்திர சாதனங்களுக்கு உட்படுத்தப்பட்டதால், தொழிலாளர்கட்குத் தொழில் நுணுக்க அறிவும், வினைத்திறனும் அதிகரிக்க வாய்ப்பு ஏற்பட்டது. இதனால் குறிப்பிட்ட திறனுடைய தொழிலாளி பிழைப்புக்கு, அவனது திறன் அடிப்படையில் ஆலையைச் சார்ந்தவனானான். இவை பொருள் உற்பத்தியைப் பெருக்கின.

வாணிப வளர்ச்சி பெருகுவதற்குப் பல வாய்ப்புகள் ஏற்பட்டன. பெருமளவு உற்பத்தி செய்து வெளி நாட்டு அங்காடித் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதுடன் வாணிபப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தியது, தொழில் புரட்சியின் விளைவுகளில் ஒன்றாகும். உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருட்களையும், நிலக்கரி ஆகியவற்றையும் பிறநாடுகட்கு ஏற்றுமதி செய்து, தனக்கு உணவையும், கச்சாப் பொருட்களையும் இறக்குமதி செய்துகொண்டது. 19ம் நூற்றாண்டின் பின் பகுதியில் பிரிட்டன் உணவுக்குப் பிற நாடுகளையே பெரிதும் நம்பியிருந்தது. 1760லும், 1850லும் இறக்குமதி பன்னிரண்டு பங்கும், ஏற்றுமதி பதிமூன்று பங்கும் கூடியது. 19ம் நூற்றாண்டில், உலகிலேயே பொருள் உற்பத்தியில் முதலிடம் பெற்றதுடன், நினைத்திருக்க இயலாத அளவுக்கு வாணிபம் நடைபெற்றது. நீராவிச்சக்தி, நில நீர்வழி வாகனங்களில் உபயோகிக்கப்பட்டது. வாணிபப் பெருக்கத்துக்கு வழிகோலிற்று. அவை பளுவான, பருமனான பொருட்களையும், புதிய பொருட்களையும் நீண்ட தூரங்கட்குக் குறைந்த செலவில் அனுப்ப உதவின. "ஆங்கிலத் தொழில் நுட்பமும் பிரஞ்சு மனித உரிமைக் கருத்துக்களும் சேர்ந்து உருவானதே 19ம் நூற்றாண்டாகும்" [1] என்று நௌல்ஸ் கூறுகிறார். கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்கள், வங்கிகள் வெளிநாட்டு வாணிபம் விருத்தியடைய உதவின.

புதிய நகரங்கள் பல உருவாயின. அவற்றில் மக்கட் பெருக்கமும் ஏற்படத் துவங்கின. நகரங்களை நோக்கி மக்கள் நகர்ந்தனர். கரி, இரும்பு கிடைக்கும் பகுதிகளில் குடியேறிய அவர்களுக்கு

1. The Industrial and Commercial Revolutions etc. — L. C. A. Knowles

உணவு போன்ற தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக் கால்வாய் போக்கு வரத்து உதவியது. நீண்ட காலமாக வசித்து வந்த இடங்களை விடுத்து, தொழிற்சாலைகள் உண்டான பகுதிகளுக்கு மக்கள் குடியேறினார்கள். தொழில்கள் பெருகின. ஆலைகள் அநகே இடங்களில் அமைக்கப்பட்டன. ஒரு நூற்றாண்டுக்குள், மக்கள் வசிக்காமலிருந்த இடங்களும், உள்நாட்டின் வடபகுதி, வட மேற்குப் பகுதிகளிலும் தொழிற்சாலைகள் உருவாயின. மக்கள் வசிக்காத பல பகுதிகளில், ஆலைகள் துவங்கிய பின், தெற்கு வேல்ஸ் இரும்பு உற்பத்தியின் மையமாயிற்று. 1700ல் மக்கள் நெருக்கம் அதிகம் உள்ள பகுதிகள் மிடில் செக்ஸ் (Middlesex), சோமர்செட் (Somer set) டெவன் (Devon), வெஸ்ட்ரைடிங் (Westriding), லிங்கன் ஷயர் (Lincolnshirc), நார்போக் (Norfolk) ஆகியவையாகும். 1800ல் லங்காஷயரும், வெஸ்ட்ரைடிங்கும், மக்கள் நெருக்கம் உள்ள பகுதிகளாயின. தென்வேல்ஸைப் போலவே ஸ்ட்ராபோர்ட்ஷயர், வார்விக்ஷயர், லங்காஷயர், யார்க்ஷயர், மிடில்செக்ஸ், லீட்ஸ், ஹட்டஸ்பீல்ட், ப்ராட்போர்ட் போன்றவை தொழில் துறையில் பிரசித்தி பெற்ற நகரங்களாகவும், மாவட்டங்களாகவும் திகழ்ந்தன. 1750க்கு முன் விரிவடைந்திருந்த் பகுதிகள் வளர்ந்து வந்த நகரங்களாகிய பர்மிங்ஹாம், லிவர்பூல், மான்செஸ்டர், கிளாஸ்கோ, லீட்ஸ் போன்றவைகளைப் போல் வளர்ச்சியடையாது மங்கி விட்டன.

விவசாயம் முக்கியமாகக் கருதப்பட்டாலும், தொழில் முதல் இடத்தையே வகித்தது. 1821ல் 33 சதவீதம் மக்கள் விவசாயத்திலும், 46 சதவீதம் உற்பத்தியிலும், தொழிலில் 27 சதவீதம் மக்களும் ஈடுபட்டிருந்தார்கள். துணித் தொழிலிலேயே அதிக மக்கள் ஈடுபட்டிருந்தனர். தொழில் பெருக்கத்துக்கு ஏற்றவாறு நகரங்கள் வளர்ச்சியடைந்ததுடன், மக்கள் நெருக்கமும் பெருகியது.

தொழிற் புரட்சியினால் ஏற்பட்ட உடனடியான விளைவுகளில் நாட்டின் செல்வச் செழிப்பு முக்கியமானதாகும். தொழிற் புரட்சிக் காலத்தில் பருத்தி, இரும்பு உற்பத்தியும், ஏற்றுமதி இறக்குமதியும் பல மடங்கு பெருகின... ஆனால் மக்கள் பெருக்கம் இருக்கவில்லை. ஆகவே செல்வம் குவிந்தது. ஆயினும் அச் செல்வம் ஒரு சில வகுப்பினரிடமே குவிந்தது. இரும்புத் தொழில் அதிபர்களிடமும், பருத்தித் தொழில் அதிபர்களிடமும் பெருவாரியாகப் பணம் ஒதுங்கிற்று. நிலச்சுவான்களின் கெடுபிடியும், முற்றுரிமைத் தொல்லைகள் நீங்கவும் இது வழிவகுத்ததுடன், நாடு தொழில் வளர்ச்சிக்கான வாய்ப்புகளைப் பெற்று நாளடைவில் ஜனநாயகத்தை நோக்கி நடைபோடத் துவங்கிற்று. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் தொழில் அதிபர்கள், உற்பத்தியாளர்கள் உற்பத்தியைப் பெருக்கி, வியாபாரப் போட்டிகளை உருவாக்கத் தலைப்பட்டனர். "இங்கி

லாந்து உலகிற்கே ஒரு தொழிற்கூடமாயும், உலைக்களமாயும், வங்கியாகவும், பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்வதில் இணையற்ற நாடாகவும், கப்பல் கட்டும் துறையில் சிறந்த நாடாகவும், தொழிலில் மேம்பாடு கொண்ட நாடாகவும் விளங்கிற்று" [1] என்று கூறுவதிலிருந்து அந் நாட்டின் செல்வச் செழிப்பும், செல்வாக்கும் நன்கு புலனாயிற்று.

தொழில் முறையில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டு ஆலைத் தொழில்கள் ஏற்படலாயின. விவசாயத்தையே தொழிலாகக் கொண்டிருந்த மக்கள் வேறு தொழில்களில் ஈடுபடலாயினர். 1821ல் 33 சதவீதம் மக்கள் விவசாயத்திலும், 46 சதவீதம் தொழிலிலும், 1851ல் 17 சதவீதம் மக்கள் விவசாயத்திலும், 27 சதவீதம் மக்கள் தொழிலிலும் ஈடுபட்டனர். துணித் தொழிலில் மக்கள், மேலும் ஈடுபட ஆரம்பித்தனர். நாட்டின் தென்பகுதியில் விவசாயமும், வறண்ட பகுதியில் தொழிலும் செழித்தன. புதிய புதிய தொழில்களில் மக்கள் ஈடுபட ஆரம்பித்தனர்.

ஆலைத் தொழில் முறை தொழிற்புரட்சி காலத்தில் ஏற்பட்டது. முன்பு இருந்த இல்லத் தொழில் முறை மறைந்து, சாதாரண உபகரணங்களை வைத்துக்கொண்டு வீட்டிலிருந்து கொண்டே ஏதாவது தொழிலைச் செய்துவந்த மக்கள் நீர் விசை அல்லது நீராவிச் சக்தி கிடைக்கும் பகுதிகளில் ஏற்படுத்தப்பட்ட, மூலதனமும் உழைப்பும் ஆகிய இரண்டையும் கொண்ட ஆலைகளில் வேலை செய்யும் சூழ்நிலை உருவாயிற்று. வீட்டில் செய்யும் தொழிலுடன், விவசாயத்தையும் கவனித்து வந்த தொழிலாளி, விவசாயத்தையும், வீட்டு வேலைகளையும் விடுத்து, காலை முதல் மாலை வரை ஆலைகளில் வேலைகளை மேற்கொள்ள வேண்டியதாயிற்று, வீட்டில் தன்னிச்சைப்படி வேலை செய்த மக்கள், ஆலைகளில் தொழில் அதிபர்களின் நேரடிப் பார்வையில் கடும் விதிகளுக்கு உட்பட்டு, வேலை செய்ய வேண்டியிருந்தது. சலிப்புத்தட்டும் தன்மையில் அவர்கள் வேலை இருந்தது. இயந்திரங்களில் மனிதன் வேலையைச் செய்வதை மனிதன் பார்த்துக் கொண்டேயிருக்க நேர்ந்தது. ஆகவே தொழிற் புரட்சி, இல்லத் தொழில் முறையை மறையச்செய்து ஆலைத் தொழில் முறையை ஏற்படுத்தியது.

தொழிலாளி—முதலாளி உறவு நிலையில் பல மாற்றங்கள் நிகழ்ந்தன. தொழிலாளி முதலாளி என்ற பாகுபாடு இல்லாமலோ அல்லது அதிகம் இல்லாமலோ இருந்த நிலை மாறியது. முன்பு ஒருவன் தொழில் பயில்வோனாக (apprentice) இருந்து கைவினைஞன் ஒருவன் கீழ் வேலை செய்து, பின்னர் தானாக வேலை செய்யும் சந்தர்ப்பம்

Industrial and Commercial Revolutions...L. C. A. Knowles, P. 139.

இல்லத் தொழில் முறையிலிருந்தது. அதிலும் துணிவணிகன் (Clothier) எனும் முதாளியிருப்பினும் அவன் தொழிலாளியின் மீது அதிகாரம் செலுத்த முடியாது. ஆனால் தொழிற்சாலை முறைப்படி அநேக தொழிலாளிகள் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரே இடத்தில் கூடி, முதலாளியின் கடுமையான கண்காணிப்பின்கீழ், வேலை செய்ய வேண்டிய திருந்தது. மேலும் கூலியாளாக வேலை செய்யும் அவன் வாழ்க்கையில் மேம்பாடடைவது என்பது அரிது. இது தொழிலாளர்கட்கும், முதலாளிகட்கு மிடையே உள்ள இடைவெளியைப் பெரிதாக்கிக் கொண்டே போயிற்று. சமூகத்தில் முதலாளி, தொழிலாளி என்ற இரு வகுப்பினர் உருவாகத் தலைப்பட்டனர். பொருளாதாரத் துறையிலும் பெரும் வித்தியாசம் ஏற்பட்டது. கூட்டாக ஓரேயிடத்தில், வேலை செய்து வந்ததால் அவர்களது குறைபாடுகளை விவாதித்து 'தொழிலாளி வர்க்கம்' ஏற்பட வழி கோலிற்று. தொழிலாளர்கள் ஓரே வகுபிப்னர் என்ற உணர்வு ஏற்பட்டு, தொழிலாளி இயக்கம் (Trade union) ஏற்பட வித்திட்டது. அவர்களிடையே ஒற்றுமையும் தொழிலாளர் இயக்கமும் உருப்பெற்றன. 18, 19ம் நூற்றுண்டில் இவ்வியக்கங்கள் பெரிதும் வளர்ச்சியுற்றன. ஆரம்பத்தில் உயர்ந்த கூலி பெறவும், வேலை நேரக் குறைப்பு போன்ற பிற வசதிகள் பெருகவும் ஏற்பட்ட இயக்கம், பின்னை நாட்களில் வாழ்க்கை வசதிகள் பலவற்றைப் பெறப் போராடத் துவங்கின. அரசு தலையீடும் வேலை நிறுத்தங்கள் போன்றவையும் ஏற்பட ஆரம்பித்தன. சுமூகமான நிலை ஏற்பட வழியின்றி இரு வகுப்பினரிடையே வெறுப்பும் பகையும் வளர்ந்தன. ஆரம்பத்தில் தொழில் மன்னர்கள், அதிபர்கள் ஆக்கிரமித்திருந்த சுக போகங்களும், ஆடம்பரங்களும் குறைந்து தொழிலாளிகளின் உரிமைப் பெருக்கம் ஏற்பட்டு, அவர்களின் உடைமையாகவும் மாற்றம் அடைய ஆரம்பித்தது.

வாழ்க்கைத் தரம் உயர்வதற்குப் பல வழிகள் பிறந்தன. இயந்திரங்கள் உற்பத்தியைப் பெருமளவு அதிகரிக்கச் செய்தது. குறைந்த செலவில் பெருமளவு பல தேவைப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்ய முடிந்தது. இதனால் மக்களின் வாழ்கைத் தரம் உயர்ந்தது. பணம் படைத்தவர்கள் மட்டும் அனுபவித்து வந்த பொருட்களை ஏழைகளும் பெற முடிந்தது. இதனால் புதிய பல தொழில்கள் துவக்கம் பெற்றதுடன் மக்கள் வாழ்க்கை நலம் பெற்றனர். தொடக்கத்தில் குறிப்பாகத் தொழிலாளிகள் துயருற்றாலும் பின்னைய நாட்களில் பெரும் வசதிகளும் வேலைப் பளுக் குறைவும் நிறைய ஓய்வும் பெற்று வாழ்ந்தனர். ஆலைகளில் கடுமையான விதி முறைகளுக்குட்பட்டுக் கடினமாக உழைக்க வேண்டியிருந்ததால் தொழிலாளிகள் ஆலைகளில் வேலை செய்வதை விரும்பவில்லை. குழந்தைகளும், பெண்டிரும் மிகவும் கஷ்டப்படுத்தப்பட்டனர். குடும்பச்

சூழ்நிலை சிறப்பாக அமையவில்லை. இக்குறைபாடுகள் அனைத்தும் பெரும்பாலும் தொழில் முறை மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கும்போதுதான் இருந்தனவே தவிர, தொடர்ந்தோ, தவிர்க்க முடியாதபடியோ அமையவில்லை. அக்கால மக்கள் மனப்பான்மையில் ஏற்பட்ட குறைபாடுகளாலேயே நிகழ்ந்தன; புரட்சியினால் ஏற்பட்ட விளைவுகள் உணவு, உள்ளிருக்கையைப் பாதித்தன. உணவுப் பண்டங்களின் விலை குறைவாய் இருப்பினும், தடையில்லா வாணிபம் அவை கிடைப்பதை எளிதாக்கவில்லை. விவசாய முன்னேற்றம் ஏற்படும் வரை வாழ்க்கை கடினமாகவே அமைந்திருந்தது. வீட்டு வசதிகள் மோசமாகவேயிருந்தன. இருப்பினும் அவை மாறுதல் ஏற்படும் இடைக்காலத்தில் (Transitory period) மட்டுமே அவ்வாறு இருந்து, பின்னர் தொழிலாளர்களுக்கான வாழ்க்கை வசதிகள் பெருகவே செய்தன. காலமும், பொறுமையும் வருங்காலத்தைச் சிறப்புறச் செய்தன. தொழிற் புரட்சி மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்திற்றென்றே கூறலாம். உதாரணமாக, ஒரு நூற்றுண்டுக்கு முன்பாக 5000 பேரில் ஒருவர்கூடக் காலுறை (Stockings) அணிந்தது இல்லை. இப்போது ஆயிரத்தில் ஒருவர் கூடக் காலுறையின்றி இல்லை.

வேலை வாய்ப்புகள் பெருகுவதற்குப் பல சந்தர்ப்பங்கள் ஏற்பட்டன. வேலையைக் குறைக்கும் கருவிகளாக இயந்திரங்கள் கருதப்பட்டன. தொழிற் புரட்சியின் தொடக்கத்தில் தங்கள் வேலைகளைப் பறிக்கும் கருவிகளென இயந்திரங்களை வெறுத்தனர். புத்தமைப்புகளை உருவாக்கினவர்களை வெறுத்தனர். அவர்களையும் இயந்திரங்களையும் தாக்கிப் படுசேதங்களை ஏற்படுத்தவும் செய்தனர். இயந்திர எதிர்ப்புக் கிளர்ச்சிகள் தொடர்ந்து நடந்தே வந்தன. பின்னர் அவ் வியந்திரங்கள் உபயோகத்தால் பல நலங்களும் லாபமும் ஏற்பட்டதை அறிந்ததும், அவை பல்வேறு இடங்களிலும், துறைகளிலும், உபயோகிக்கப்படலாயின. அவற்றால் வேலைக்குறைவோ, வேலையின்மையோ ஏற்படுவதில்லை என்று எடுத்துக் காட்டினார்கள். அவற்றைக் கையாளுவதால் மலிந்த விலையில் நிறைய பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டதால், அதிக அளவு உற்பத்திக்காக மேலும் தொழிலாளர்கள் தேவைப்பட்டனர். மேலும் புதிய பொருட்களின் உற்பத்தியும் சேர்ந்து, தொழில் வளர்ச்சியையும் ஏற்படுத்தியது. தொழில்கள் வளரவே, வேலை வாய்ப்பும் அதிகரித்தது. இளைஞர்கட்குப் பல்வேறு துறைகளில் வேலைகள் காத்திருந்தன. வாகன ஓட்டிகள் (Drivers) சுரங்கத் தொழிலாளிகள் (Coal miners), பொறியியலர்கள் (Engineers) போன்ற பல்வேறு இனத்தினர் இருந்தனர். போக்குவரத்து வளர்ச்சி, கட்டிடக்கலை வளர்ச்சி, வாணிப முன்னேற்றம் ஆகியவை, மேலும் வேலை வாய்ப்புகளைப் பெருக்கிற்று. பெண்களும்,

சிறுவர்களும் ஆலைகளில் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டனர். ஆனால் ஓய்வு நேரங்களில் வீட்டில் திருமணமான பெண்டிர், நூற்றல் தொழில் செய்துவந்தது நின்றுவிட்டது. தொழில் ஆலைகளில் வேலை செய்து வந்த தங்கள் கணவரின் ஊதியத்தை நம்பி வாழ வேண்டிய வர்களாயினர். ஆடவர்களை நீக்கிப் பெண்டிரும், சிறுவர்களும் குறைந்த கூலியில் வேலைக்கமர்த்தப்பட்டதால் ஆடவர்கள் நிலை பாதிக்கப்பட்டது. சாதாரண மக்களுக்கும் வேலை வாய்ப்பு வசதிகள் பெருகின. குடும்பத்தில் எல்லோருமே வேலைக்குச் சென்றதால் குடும்ப வருமானம் அதிகரித்தது.

ஆலைகளிலும், சுரங்கங்களிலும் வேலை செய்த மக்கள், அவற்றின் அருகில் அந்தந்தத் தொழிலதிபர்களால் ஏற்படுத்தப்பட்ட கடைகளில் அவர்களுக்குத் தேவையான பண்டங்களை வாங்கும்படி வற்புறுத்தப்பட்டனர். முதலாளி தரும் கூலியை நம்பி வாழ்ந்த தொழிலாளி, பின்னர் அக்கூலியின் ஒரு பகுதிக்குப் பதிலாக, அம்முதலாளியின் கடைகளில் உள்ள பண்டங்களை வாங்கக் கட்டாயப்படுத்தப் பட்டனர். அதையே பண்டக்கூலி முறை (Truck system) என்பர். விலையும் அதிகமானதால் தொழிலாளியை முதலாளி சுரண்டி வாழ்வதாகக் கருதப்பட்டு இரு தரப்பினருக்கும் இடையில் கசப்பு மனப்பான்மையை, இது அதிகரிக்கச் செய்தது.

இங்கிலாந்து, புரட்சிக்கு முன்னர் உணவு தன்னிறைவைக் கொண்டதாயிருந்தது. தேவையான உணவின் பெரும் பகுதியை வெளி நாடுகளிலிருந்து பெற்று வந்தது. விவசாயம் முதலிடம் வகித்தது. ஆனால் புரட்சிக்குப் பின், கச்சாப் பொருட்களையும், உணவையும் இறக்குமதி செய்து உற்பத்திப் பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்தது. வாணிப வளர்ச்சிக்கு ஏற்றவாறு ஏற்றுமதி, இறக்குமதி அமைந்திருந்தன. நாட்டின் வாணிப வளர்ச்சியும், பொருளாதார நிலையும் தொழில்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு அமைந்திருந்தது. தொழில் முதலிடம் பெற்றதும் விவசாயம் நலிந்தது. நாட்டில் உணவுப் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. விவசாய முன்னேற்றம் பின்னைய நாட்களில் ஓரளவு இக்குறைபாட்டை நீக்கிற்று. பின்னர் வேளாண்மைப் புரட்சி உண்டாவதற்குத் தொழிற்புரட்சியும் ஒரு காரணமாக அமைந்தது எனலாம். பிற பொருளாதாரப் புரட்சிகளுக்கு அடித்தளமாகவும் தூண்டுகோலாகவும் அமைந்தது. தொழிற் புரட்சிக்கு முன்னதாக இங்கிலாந்தின் பொருளாதாரம் சீராக அமைந்திருந்தது. ஆனால் 19ம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து தொழில் துறையில் ஏற்றத் தாழ்வுகள் ஏற்பட்டன. நவீன தொழில் முறைகள் மந்த நிலையையும், செழிப்பையும் மாறி மாறி ஏற்படுத்தின. வாணிப நிலைக்குத் தக்கவாறு உற்பத்தியும் பொருளாதார நிலையும் மாற்றம் பெற்றன. மந்த நிலை ஏற்படுங்கால் வீழ்ச்சியும், வேலையின்மையும்

ஏற்பட்டு ஏற்றுமதி குறைந்தது. உளவியற் காரணங்கள், போர்கள், விளைச்சல் குறைவு—நிறைவுகளால் ஏற்பட்ட விவசாயநிலை, முதலீடுகளில் ஏற்பட்ட நிலையற்ற தன்மை, சேமிப்பு நிலைகள், இவற்றால் வியாபாரச் சுழல் அல்லது வாணிபச் சுழல் ஏற்பட்டது. வாணிபத்தில் மந்த நிலையும், செழிப்பும் மாறி மாறி ஏற்பட்டன. இவ்வாறான மாற்றங்கள் தொழில் துறையைப் பெரிதும் பாதித்த துடன், உலக நாடுகள் நெருக்கமாகப் பிணைக்கப்பட்டிருந்ததால், அனைத்துலகப் பொருளாதார ரீதியில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களாகவும், பத்துப் பதினொரு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஏற்பட்டதால், பருவ கால மாற்றங்களாகவும் அமைந்தன. தவிர்க்க முடியாததாயும் அது அமைந்தது. அதற்கான சரியான காரணங்களைக் கண்டுபிடிப்பது கடினமே. "மந்த நிலை ஏற்படும்போதுதான் உற்பத்தியாளர்கள் தங்கள் வேலைகளில் மூளையை அதிகம் செலவு செய்ய ஆரம்பிக்கின்றார்கள்." "தொழிலாளி கடினமாய் உழைப்பான். செழிப்பு காலத்தைக் காட்டிலும் மந்த காலங்களில் அதிகம் வேலை நடக்கும் என்ற தத்துவம் நிரூபணமாகிக் கொண்டே வருகிறது;"[1] என்று ஆர்தர் பெர்னி (Arthur Birnie) கூறுகிறார்.

வளர்ந்து வரும் உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு அங்காடித் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. வாணிபம் வளர்ச்சி அடைய ஆரம்பித்தது. இவை விரைந்த போக்கு வரத்தை அவசியமானதாக ஆக்கிற்று. சாலைகள் நவீன முறையில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. கால்வாய்ப் போக்குவரத்து வேகமாக வளர்ச்சி அடைந்தது. புகை வண்டி, நீராவிக் கப்பல் போக்குவரத்துக்கள் முக்கியத்துவம் அடைந்தன. போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் புதிதாகக் கண்டுபிடிக்கவும், ஏற்கனவே இருந்தவற்றின் வேகத்தை அதிகரிக்கவும் முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. தொழிற் புரட்சியின் அடிப்படையாகப் போக்கு வரத்து அமைந்தது. போக்கு வரத்துத் துறை, தொழிற் புரட்சியால் பெரும் மாற்றமும் வளர்ச்சியும் அடைந்தது. தொழிற் புரட்சியினால் உலகநாடுகள் பின்னிப் பிணைக் கப்பட்டன. இது இயற்கையே. நாடுகள் ஒன்றையொன்று அதிக மாகச் சார்ந்திருக்கும் நிலையும் ஏற்பட்டது. அதனால் 'உலகப் பொருளாதாரம்' ஒன்று உருவாயிற்று.

பொருளாதாரத் துறையில் பெரும் விளைவுகளை உருவாக்கிய தொழிற்புரட்சி, சமுதாயத்திலும் அநேக மாற்றங்களை ஏற்படுத்தவே செய்தது. விவசாயத் தொழிலை மேற்கொண்டிருந்த சமூகத்தினர் கொண்டிருந்த வகுப்புப் பாகுபாடுகள் மறைந்து, புது வகையான வகுப்பினர் தோன்றினர்.

1. An Economic History of The British Isles - Arthur Birnie.

வணிகர்களும் பணம் படைத்தோரும் சமூகத்தில் செல்வாக்குடைய உயர்ந்த, வகுப்பினராயினர். தொழில் அதிபர்கள் தோன்றினர். தொழிற் புரட்சி துவக்கி வைத்த பொருளாதார உயர் பாதைகளில் முன்னேற்றம் காண முதலீடு செய்வோர் கடும் உழைப்பு, தளராத ஊக்கம், நிர்வாகத் திறன், இவற்றின் துணை கொண்டு மக்களை இட்டுச் சென்றனர். இருப்பினும் நிலச்சுவான்களைப் போல் அரசியலில் செல்வாக்கை அவர்கள் அடைய இயலவில்லை. புதிய வகுப்பினரும், சமுதாயத் தாழ்ச்சிகளும் ஏற்படத் துவங்கின. நிரந்தரமாகக் கூலி வேலை செய்யும் தொழிலாளர் வர்க்கம் ஒன்று உருவாயிற்று. ஆலைகளில் கூட்டம் கூட்டமாக வேலைக்காக அமர்த்தப்பட்டுக் கடுமையான கண்காணிப்பின் கீழ், பல மணி நேரம் குறைந்த கூலிக்கு வேலை செய்யும்படி கட்டாயப்படுத்தப்பட்டனர். முதலில் அவர்கள் நெருக்கமான சிறு வீடுகளில் குடியிருந்தனர். சுகாதார மற்ற இடங்களில் பெருங்கூட்டமாக வசித்தனர். நோய் நொடிகளும், வறுமையும் அவர்களை வாட்டின. காலரா, அம்மை, ப்ளேக் போன்ற நோய்கள் பெருகின. இவ்வர்க்கம் தங்களின் இனத்தை ஒன்று திரட்டி, ஒரே வகுப்பினர் என்ற எண்ணத்தை உருவாக்கியது. அவர்கள் தங்கள் வேலை சம்பந்தப்பட்ட விதி முறைகளையும் ஊதிய விகிதத்தையும், ஓய்வு நேரத்தையும் பற்றி விவாதித்து, தங்களுக்குச் சாதகமான விதி முறைகளை வற்புறுத்த சந்தர்ப்பம் அமைந்தது. நகர வாழ்க்கை கசந்தது. நரக வாழ்க்கையாகத் தோன்றியது. அமெரிக்க நீக்ரோ அடிமை வாழ்வை விடக் கீழான வாழ்க்கைத் தரமுடையதாக இருந்தது. சமுதாயக் கட்டுக்கோப்பு இல்லை. கம்யூனிசத்தின் தந்தை எனப்படும் கார்ல் மார்க்ஸ் (Karl Marx) என்பார் முதலாளித்துவ முறையில் உள்ள கேடுகளை 1867ல் வெளியிட்டு தனது 'மூலதனம்' (Das Kapital) என்னும் புத்தகத்தில் விவரிக்கச் சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டது. நீண்ட நேரம் வேலை செய்து குறைந்த கூலி பெற்று, களைத்து, வீடு திரும்பி வாழ்வில் துன்புற்ற தொழிலாளிக்குச் சமூகத்தில் வசதியுடன் ஆடம்பர வாழ்வு வாழும் மக்களைக் கண்டவுடன் வெறுப்பும், பொருமையும் ஏற்பட ஆரம்பித்தன. மேலும் ஆலைகளுக்கு அருகில், தொழில் அதிபர்களுக்குச் சொந்தமான வீடுகளில் தொழிலாளி குடியமர்த்தப்பட்டனர். அதிக வாடகை வசூலிக்கப்பட்டது. நாளடைவில் முதலாளியின் தீராத கடனாளியாகத் தொழிலாளி மாற்றப்பட்டு, முதலாளியால் சுரண்டப்பட்டான். சமூகத்தையே பழிக்கும் அளவுக்குத் தொழிலாளி சங்கடமான சூழ்நிலையில் இருந்தான். ஆனால் அது காலப் போக்கில் மாறி அவன் வாழ்வில் மலர்ச்சி ஏற்பட்டது.

குடும்ப வாழ்க்கையும், ஒழுக்கக் கேடுகளும் சமூகத்தில் தோன்ற ஆரம்பித்தன. குடும்பத்தில் ஆடவர், பெண்டிர், சிறுவர் அனைவரும் பல்வேறு ஆலைகளில் பணியாற்றச் சென்றதால், ஒருவருடன்

ஒருவர் அளவளாவிக் கொள்ளும் சந்தர்ப்பம் குறைந்தது. ஆலைகளில் மக்கள் கூட்டம் கூட்டமாக வேலை செய்தனர். மிக வெப்பமான இடங்களில் நெருக்கமாக வேலை செய்த இவர்களிடையே ஒழுக்கக் கேடுகள் மிகுந்தன. ஆணும், பெண்ணும் நெருக்கமாக வேலை செய்தனர். அனாதைச் சிறுவர்களும், நெறி பிறழ்வுற்ற மக்களும் அதிகரித்தனர். அவர்களைக் குறைக்கவும், ஒழுக்க நெறியைக் காக்கவும், அதிகமான குழந்தைகள் பெறுவதைத் தடுக்கவும் வழிகள் ஆராயப்பட்டுக் கையாளப்பட்டன. குடும்ப அமைதி மறைந்து, சச்சரவும் பெருகி குடும்ப வாழ்க்கை சீர்குலையத் தொடங்கியது.

இங்கிலாந்தின் தொழிற்சாலை முறையில் மிகவும் குரூரமான செயல்; சிறுவர்கள் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டதாகும். 4, 6, 10 வயதுடைய இளம்பாலரும் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டனர். ஏழை இல்லங்களிலிருந்து (Poor house) சிறுவர்களை வரவழைத்தனர். பெண்களுக்கும், சிறுவர்களுக்கும் குறைந்த கூலி கொடுத்தல் போதுமானதால் இவர்களை ஆலைகளில் பெருவாரியாக வேலைக்குச் சேர்ந்தனர். 18 மணி நேரம் வேலை செய்யச் செய்தனர். உணவு உண்ணக்கூட நேரமின்றி வேலை செய்தனர். களைப்பு மிகுதியால் அபாயகரமான இயந்திரங்களின் அருகிலேயே உறங்கினர். அதனால் ஆபத்துகள் தவிர்க்க முடியாததாய் இருந்தன. இரவில் கண்காணிப்பாளர்கள், தூங்குபவர்களின் மீது தண்ணீரை ஊற்றியும், காதுகளைப் பற்றித் தூக்கியும், தரையில் இடறியும் வேலை செய்யக் கட்டாயப் படுத்தினர். ஆனால் பின்னர், பாராளுமன்றம் பல சட்டங்களை உருவாக்கி அவர்கட்கு விடுதலை வழங்கிற்று.

பெண்ணுலகை நோக்குவோமேயானால் கன்னிப் பெண்டிர் யாரையும் சார்ந்திராது சுதந்திரமாக உழைத்து, உரிமையுடன் வாழ்ந்து திருமணம் செய்துகொள்ள முடிந்தது. குடிசைத்தொழில் அழிவால் திருமணமான பெண்டிரும் ஆலைகளில் சென்று வேலை செய்ய வேண்டிய கட்டாய நிலை ஏற்பட்டது.

பொருளாதாரச் சமூக விளைவுடன் கூடி அரசியல் விளைவுகள் சிலவற்றையும் தொழிற்புரட்சி ஏற்படுத்திற்றென்று கூறலாம். பாராளுமன்றத்தில் 18ம் நூற்றாண்டு வரை, பெருநிலக்கிழார்களே இடம் வகித்தனர். நாளடைவில், தொழிற் புரட்சியின் விளைவாகத் தொழில் அதிபர்களும், முதலாளிகளும், வணிகர்களும், பெண்டிரும் தொழில் துறையைச் சேர்ந்தவர்களும் இடம் பெற்றனர். தொழிற்புரட்சிக்கு முன், முக்கியத்துவம் பெற்ற நகரங்கள் மறைந்து கொண்டிருந்தன. பின்னர் தோன்றிய மக்கள் நெருக்கமான தொழில் நகரங்கள் பிரதிநிதித்துவம் பெறலாயின. இடையில் உருவான நடுத்தர வகுப்பினர் வாக்குரிமையும், மன்றத்தில் அங்கமும் பெறலாயினர். முதல்

சீர்திருத்தச் சட்டம் இதனாலேயே உருவாயிற்று. உழைக்கும் கூட்டத்துக்கு உரிய அரசியல் உரிமைகளையும் சலுகைகளையும் பெற தொழிற் புரட்சியே வழி கோலிற்று.

தொழிற் புரட்சி நெப்போலியப் போர்களில் வெற்றி வாங்கித் தந்தது. தொழிற்புரட்சி மூலமாக, பிற நாடுகளுக்கு உதவியதுடன், பிரஞ்சு ஆதிக்கத்தை எதிர்த்து நிற்பதற்காக அந்நாடுகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்தது. ஐரோப்பிய நாடுகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ததுடன் இங்கிலாந்து நாட்டுச் சாமான்களுக்குப் பெரும் கிராக்கியை ஏற்படுத்திற்று. நெப்போலியனால் இங்கிலாந்தை வெற்றி கொள்ள இயலாமற் போனதற்கு இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலை பெரிதும் காரணமாகும்.

நெப்போலியப் போரின் காரணமாக 600,000,000 பவுன்களாக தேசீயக் கடன் உயர்ந்தது. இது நாட்டின் உற்பத்தித் திறனின் கணிசமான வளர்ச்சியாலேயே முடிந்தது. மேலும் பாராளுமன்றச் சீர்திருத்த முறைகளினால் தொழில் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள் அரசியலில் பலமும் செல்வாக்கும் பெற முடிந்தது. தொழிற்புரட்சியினால் பல நன்மைகள் விளைந்ததைப்போலச் சில நிரந்தரமான தீமைகளும் ஏற்படத்தான் செய்தன. இல்லத்தொழில் முறை மாறி, தொழிற்சாலை முறை ஏற்பட்டதால் அநேகர் வேலையிழந்தனர். தொழிலதிபதிகள் குறைந்த கூலிக்குப் பெண்டிரையும், சிறுவர்களையும் வேலைக்கு அமர்த்தியதால் உடல் வலுவுள்ள ஆடவர் பலர் வேலை தேடி அலைய நேர்ந்தது. மனித பலம் முற்றிலும் உபயோகமின்றித் தேக்க நிலையையடைந்தது. குடிசைத் தொழில் நசிந்ததால், மக்கள் சுதந்திரமாக வேலை செய்யும் வாய்ப்பை இழந்து, ஆலைகளில் இயந்திரங்களைப் போலவே உழைக்க வேண்டிய பரிதாபம் ஏற்பட்டது. மேலும் வேலைப் பகுப்பு முறையால் ஒரு தொழிலாளி குறிப்பிட்ட ஒரே வேலையைத் திரும்பத் திரும்பச் செய்ய வேண்டியிருந்ததால் வேலையை அவன் சலிப்புடனும், ஆர்வம் அற்றும் செய்யத் தலைப்பட்டான். அவன் இச்சைப்படி எதையும் செய்ய இயலாது. முதலாளி ஆணைப்படி குறிப்பிட்ட கால அளவு வேலையைச் செய்யும் சுதந்திரமற்ற இயந்திரமானான். கடுமையாக உழைத்த உழைப்புக்குப் போதிய ஊதியம் கிட்டவில்லை. பண்டக் கூலி முறையையும், வாடகையையும் சேர்ந்து சம்பாதித்த பொருளைத் தொழிலாளியிடமிருந்து பறித்துக் கொண்டன.

சிறுவர்களும், பெண்டிரும் ஆலைகளில் கொடுமையாக நடத்தப்பட்டனர். அனாதைச் சிறுவர்கள் மிக அல்லலுற்றனர். 14 வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்கள் கூட 14, 16 மணி நேரம் குறைந்த ஊதியத்தில் கடுமையாக உழைக்க வேண்டி இருந்தது.

குறைந்த ஊதியம், நீண்ட நேர வேலை, க்டுமையான உழைப்பு முதலிய தீமைகள் தொடக்கத்தில் காணப்பட்டாலும், நாளடைவில் அவை குறைந்தன. அரசின் தலையீட்டாலும் மனிதாபிமானிகளின் முயற்சியாலும் அந்நிலை மாறியது. தொழிற்சாலைகளில் சாதாரண சுகாதார விதி முறைகள்கூட கையாளப்படவில்லை. ஆபத்தான இயந்திரங்கள் கூடப் பாதுகாப்பாக வைக்கப்படாமையால் பயங்கர விபத்துக்களும், ஆபத்துக்களும் சர்வசாதாரணமாயிருந்தன. குறைந்த கூலி, நீண்ட நேர உழைப்பு, பொழுது போக்குக்கான வழிகளில்லாமை போன்றவற்றால் ஆடவர், பெண்டிரிடையே நடத்தைப் பிறழ்வு ஏற்பட்டதில் ஆச்சரியம் இல்லை.

பேரளவு உற்பத்தியும், ஆலைத் தொழில் முறையும் குறிப்பிட்ட சில வகுப்பாரிடையே பணக்குவிப்பிற்குக் காரணமாயின. முதலாளி வர்க்கம் உருவாயிற்று. வேலையின்மையும் ஒரு பிரச்சனையாகவே இருந்துவந்தது. நகரங்களில் தொழிலாளர்கள் வசித்த இடங்கள் மிகவும் நெருக்கமாகவும், சுகாதாரமற்றும் இருந்ததால் அம்மை, காலரா, ப்ளேக் போன்ற நோய்கள் பரவின. வறுமை வாட்டியது. இயந்திரங்களின் இரைச்சலும், ஆலைகள் போதிய சுகாதார வசதியற்றிருந்ததால் ஏற்பட்ட நோய்களும், தொழிலாளிகளைப் பெரிதும் வருத்தின. அவையெல்லாம் பின்னர் மாறுபட்டும், சிறுவர்கட்குக் கட்டாயக் கல்வியும் ஏற்பட்டது. தொழிலாளியின் வேலைச் சூழ்நிலைகள் விருத்தியாயின. சுகாதார வசதிகள் நிரம்பிய தொழிற்சாலைகள், தொழிலாளர் விடுதிகள், பொழுதுபோக்குக் கட்டிடங்கள், வீட்டுவசதிகள், அவர்களின் நலனை உயர்த்தின. தொழிற்புரட்சியால் ஏற்பட்ட உடனடி விளைவுகளும், நீண்ட கால நிரந்தர விளைவுகளும் பெரிதும் நன்மையே அளித்தன என்று கொள்ளலாம்.

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சியின்
மந்தப் போக்கிற்கான காரணங்கள்.

பல்வேறு தொழில்களில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டும், உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட ஆரம்பித்ததாலும், அம்மாற்றங்கள் மிக மெதுவாகவே ஏற்பட்டன. அதற்கான காரணங்களில் முக்கியமானவை பின் வருமாறு :

அக்கால மக்கள் விவசாயத்தை முக்கியத் தொழிலாகக் கொண்டிருந்தனர். அத்துடன் ஏதாவதொரு தொழிலையும் செய்தே வந்தனர். விவசாயமும், தொழிலும் இணைந்தே செய்யப்பட்டு வந்தன. விவசாயம் வீட்டின் அருகிலுள்ள நிலங்களிலேயே பொதுவாக நடந்தது. வீட்டில் சிறு கைக்கருவிகளை உபயோகித்துத் தொழில் நடந்தது. மேலும் குடும்பத்தினர் எல்லோரும் அதைச் செய்து வந்தனர். அது அவர்களின் வருமானத்தைச் சற்று அதிகரித்தது. ஆனால்

தொழிற்சாலைகளில் தனியாக வெகுநேரம் உழைத்துப் பெற்றுவரும் ஊதியம் குடும்பச் செலவுக்குப் போதுமானதாயில்லை. இல்லத் தொழில் முறையில் குடும்பத் தலைவன் மட்டுமின்றி, குடும்பத்தினர் யாவரும் எவ்வித நிபந்தனைக்குட்படாமல் வேலை செய்யவும் கூலி பெறவும் முடிந்தது. ஆனால் தொழிற்சாலைகளில் அத்துணையளவு சுதந்திரமோ அல்லது கூலியோ கிட்டவில்லை. எனவே பொதுவாக வேலையில் ஈடுபட்டுள்ள எவரும் குடும்ப வேலையை வீட்டில் செய்வதை விட்டுவிட்டுத் தொழிற்சாலைகளில் சென்று வேலை செய்யத் தயாராக இல்லை. அவர்கள் விரும்பாத காரணத்தால் வெளியார்கள் வேலை ஏற்க முன்வந்தனர்.

தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யக் குறிப்பாக அயர்லாந்து மக்கள் இங்கிலாந்தில் வந்து குடியேறினர். மேலும் வேளாண்மைப் புரட்சியின் காரணமாக நிலங்களிலிருந்து பல விவசாயத் தொழிலாளர்கள் வெளியேறினர். நகர்ப்புறங்களிலும், தொழிற்சாலை மிகுந்த இடங்களிலும் வேலை செய்வோரின் எண்ணிக்கை கூடியதால் தொழிலாளர்கள் கிடைக்காத கஷ்டம் குறைந்தது. தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவோர் வேலைப்பயிலிகட்குத் தங்குவதற்குரிய வசதிகளைச் செய்து தரவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. கூட்டம் மிகுந்த தொழில் நகரங்களில், வீட்டு வாழ்க்கை வசதிகளைத் தொழிலதிபர்கள் செய்து தர மிகவும் சிரமப்பட்டனர். அவர்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வது தொழிலதிபர்கட்குச் சிரமமாயிருந்தாலும், வேண்டும் வசதிகள் அமையப் பெறுததால் தொழிலாளர்களும் தொழிற்சாலைகளில் அதிகம் வேலைக்கு அமர்வது தடைப்பட்டது. எனவே மேலும் குடும்பத் தொழில் முறையில் வேலை செய்து வந்த தொழிலாளர்கள் நகர்ப்புறங்களுக்கு நகரத் தயங்கினர்.

முதலாளிகள் அல்லது தொழிலதிபர்கள் பழைய உற்பத்தி முறையைக் கைவிட்டுவிட்டுத் தொழிற்சாலை முறையினைக் கடைப்பிடிக்கத் தயங்கினர். இல்லத் தொழில் முறையில் வேலையளிப்போர் பலம் பெற்றிருந்தனர். தொழில் நுட்பத்துக்கும், உற்பத்தியளவுக்கும் சரியான கூலி தரப்பட்டது. வேலையளிப்போர் கச்சாப் பொருட்கள் கிடைக்காததாலோ, தேவைக் குறைப்பாலோ உற்பத்தியை நிறுத்த அல்லது வேகத்தைக் குறைக்கவோ தயங்கினர். உற்பத்தியை நிறுத்தி வைத்தாலும், வேகத்தைக் குறைத்தாலும் அக்காலங்களில் தொழிலாளிகள் வேலை செய்ய மாட்டார்கள்; அல்லது குறைந்த உற்பத்தியில் ஈடுபட்டிருப்பார்கள். அப்போது அவர்கட்குக் குறைந்த கூலி தரவோ அல்லது கூலி ரத்தோ செய்ய முடியும். ஆனால் பொருள் நட்டமோ, தொழிற்கருவிகள் உபயோகமற்றுக் கெட்டுப் போவதோ கிடையாது. இச்செளகரியங்கள் தொழிற்சாலை

முறைகளில் இல்லை. ஆதலால் புதுமுறை உற்பத்திகளையோ இயந்திரங்களைப் புகுத்தி, தொழிற்சாலை முறைகளையோ தொழிலதிபர்கள் கடைப்பிடிக்க விரும்பவில்லை.

புதிய கருவிகளும், முறைகளும் பழந்தொழிலான கம்பளித் தொழிலில் புகுத்தப்படப் பல எதிர்ப்புகள் இருந்தன. ஆனால் பருத்தித் தொழிலில் புகுத்தப்பட்டு நாளடைவில் விருத்தி செய்யப்பட்டது. இரும்பு, பொறியியல் ஆகிய தொழில்களில் புதியவை புகுத்தப்படுவதால் தேக்கமும், தாமதமும் ஏற்பட்டன. 19 ஆம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்தில்தான் இவை, சற்று விருத்தியடைந்தன. அதுவும் இயந்திரக் கருவிகளின் தொழிற்சாலைகள் உருவான பிறகு தான் வேகமடைந்தன. அதற்கு முன்பாகக் கருவிகள் கையால் செய்யப்பட்டன. அவை நேர்த்தியாக இல்லாமல் இருந்ததுடன், அவற்றைச் செய்வதில் காலதாமதமும் ஏற்பட்டது. அத்துடன் பொருத்தமாய் இல்லாமல் இருந்ததால் இயந்திரங்கள் அடிக்கடி நின்றுவிடுவதுடன் தொழிற்சாலைகளில் தொழிலதிபர்கட்குப் பெருத்த தொல்லையையும், செலவையும் ஏற்படுத்திக் கொண்டிருந்தன. எனவே தொழிற்புரட்சியில் வேகம் ஏற்படுமளவுக்குத் திடீர் திருப்பங்களும், முன்னேற்றங்களும் மெதுவாகவே ஏற்பட வேண்டியது ஒரு கட்டாயச் சூழ்நிலையாயிற்று.

அக்காலத்தில் போக்குவரத்து வசதிகளும், சாதனங்களும் மிகவும் மோசமாகவே இருந்தன. சாலைகள் அதிகமில்லை. தொழிற்சாலைகள் இருந்த இடங்களுக்குக் கச்சாப் பொருட்களை அங்காடிகட்கு எடுத்துச் செல்வதும் பெரும் சிரமமாயிருந்தது. தொழிலாளர்கள் அவ்விடங்களை அடைவதும் கஷ்டமாயிருந்தது. எனவே நினைத்த இடங்களில் தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவது கடினமாயிற்று. போக்குவரத்து குறைந்த இடங்களில் உள்ள தொழிற்பகுதிகளில் தொழிலாளர் பற்றாக்குறை இருந்ததால் அவ்விடங்களில் இயந்திரங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. ஆகவே போக்குவரத்து வளர்ச்சி தொழிற்சாலைகளில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்படவும், தொழில் வளர்ச்சியைப் பாதிப்பதாகவும் அமைந்தது. தொழிலாளர்களிடையே, நடத்தைப் பிறழ்வு, வேலைநிறுத்தம் போன்ற குறைபாடுகள் மிகுந்தன. முதலாளிகள் அதிகம் இயந்திரங்களைப் புகுத்த ஆரம்பித்தனர் என்றாலும், வேகமாக நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டதால், மெதுவாகவே மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன.

19 ஆம் நூற்றாண்டின் மக்கட் தொகை வெகுவாகக் கூடியது. எனவே தொழிலாளர்கள் மிகுதியாகக் கிடைத்ததால் இயந்திரங்களைப் புகுத்துவது மிக அவசரமானதாகக் கருதப்படவில்லை. மக்கட்

தொகைக் கூடுதலுக்குக் காரணங்களிருந்தன. பதினாறு, பதினே ழாம் நூற்றாண்டுகளில் ஏற்பட்டிருந்த பிளேக், அம்மை போன்ற கொள்ளை நோய்கள் குறைந்து விட்டிருந்தன. 18 ஆம் நூற்றாண் டில் ஏற்பட்டிருந்த வேளாண்மைப் புரட்சியின் காரணமாகக் கால் நடைத் தீனி, மழைக் காலங்களிலும் போதுமான அளவு கிடைத்து வந்தது. இதனால் ஆண்டு முழுவதும் வேண்டும் இறைச்சி கிடைத்து வந்தது. பால், இறைச்சி போன்றவை அதிகமாகக் கிடைத்தன. முன்பு தீனிக் குறைவால் கால்நடைகள் மழைக் காலங் களில் கொல்லப்பட்டன. அது வேளாண்மைப் புரட்சியால் மாறி யது. காய்கறிகள் உற்பத்தி பெருகியது. சாலைகள் பெருகின. எனவே இவ்வுணவுப் பொருட்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்ற இடங் கட்கு எடுத்துச் செல்வது மிக எளிதாயிற்று மருத்துவ வசதிகள் பெருக்கத்தால் பேறு காலத்தில் தாய்கள், சிசுக்கள் மரணமும் கணிசமான அளவு குறைந்து மக்கட்தொகைப் பெருக்கத்துக்கு வழி கோலியது. மேலும் முன்பு திருமண சம்பந்தமான சட்டங்கள் ஏற் பட்டிருந்தன. தொழில் பயிலிகள் பயிற்சிக்காலங்களில் திருமணம் செய்து கொள்ளத் தடை செய்யப்பட்டது. 21 முதல் 24 வயது வரை சாதாரணமாகப் பயிற்சிக் காலமாக அமைந்தது. 1720-க்குப் பின் தொழிற்பயிலிகள் எண்ணிக்கை குறைந்தது. 1813-க்குப் பிறகு கட்டாயத் தொழில் பயில்வும் மறைந்தது. எனவே திருமணம் செய்வதற்கான சட்டங்களும் உபயோகமற்று, பயிலிகள் மட்டுமல் லாது பல ஆடவரும், பெண்டிரும் இளமையிலேயே திருமணம் செய்துகொண்டனர். தொழில் வாய்ப்புக்கள் அதிகமானபடியால் மக்கட்பேறு பற்றிக் கவலை யாருக்கும் ஏற்படவில்லை. எனவே எல்லாத் தொழில்கட்கும் போதுமான தொழிலாளர்கள் கிடைத் தமை, இயந்திரப் புகுத்தலை மந்தமடையச் செய்தது.

பருத்தி, கம்பளி, லினன் போன்ற துணித்தொழில்களில் இயந் திரங்கள் புகுத்தப்பட சுமார் எழுபது ஆண்டுகள் ஆயின. ஆனால். இரும்பு, எஃகு, பொறியியல், நிலக்கரித் தொழில்கள் அபிவிருத்தி யடைய, மேலும் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. இத்தொழில்கள் வளர்ச்சி யடைய பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு மட்டுமல்லாது, பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முதற்பாதிவரை ஆயிற்று. இத்தொழில்களில் தொழிற்சாலை முறை காலந்தாழ்த்தியே ஏற்பட்டது.

இக்காரணங்களால் இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி மிக மெது வாகவே ஏற்பட்டது.

---

3. வேளாண்மைப் புரட்சி—வளர்ச்சி

(Agricultural Revolution & Development.)

"வேளாண்மைப் புரட்சி" என்பது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் வேளாண்மைத் துறையில் சாகுபடி முறையிலும், கால் நடைப்பராமரிப்பிலும், நில உடமைகளிலும் ஏற்பட்ட பெரும் மாற்றங்களின் தொகுப்பேயாகும். வேளாண்மைப்புரட்சி ஏற்படும் முன்னர் இங்கிலாந்தில் வேளாண்மை எந்த நிலையில் இருந்தது என்பதைச் சுருக்கமாகத் தெரிந்து கொள்ளுதல் அவசியமே.

மேனர் முறை :

இங்கிலாந்தில் நார்மானியர்களின் படையெடுப்பிலிருந்து பதினான்காம் நூற்றாண்டு வரையில் மேனர் (Manor) பண்ணை முறையே வழக்கிலிருந்தது, இம்முறையின் பிறப்பிடம் தெரியவில்லை. ஆனால் இங்கிலாந்தில் மட்டுமில்லாது ஐரோப்பா முழுமையும் இது இருந்து வந்தது தெரிகிறது. ஆனால் ஒரே மாதிரியாகவும் அது அமையவில்லை. ஒரு மாவட்டத்தில் இருந்த மேனர் பண்ணைகளின் நடைமுறையில்கூட வித்தியாசங்கள் இருந்தன. ஐரோப்பாவில் இம்முறை ரோமானியர்களின் மரபில் உருவானது என்று கொண்டால்; இங்கிலாந்தில் செல்டிக் (Celtic) மரபைக் கொண்டது எனக் கொள்வதால் நார்மானியப் படையெடுப்புக்களுக்கு முன்பே இங்கிலாந்தில் இம்முறை இருந்தது என்று கூறலாம். ஆனால் நார்மானியர்கள் காலத்தில் இவை பல மாற்றங்களை அடைந்தன.

வேளாண்மை இடைக்காலத்தில் பெரும் மாற்றங்கள் ஏதுமின்றி மெதுவாகவே நிகழ்ந்தது. கிராமச் சமுதாயம் மேனர் பண்ணை முறையின் அடிப்படையில்தான் அமைந்திருந்தது. மரபின் காரணமாகவும், போக்குவரத்து வசதிகள் அற்றதாலும், கிராமங்கள் தனித் தனியே சிதறிக் கிடந்தன. ஆதலால் மாற்றங்கள் ஏற்படுவது அரியதாயிற்று. மேனர் பண்ணையின் தலைவனான பிரபுவின்

வீட்டைச் சுற்றி விவசாயிகள் வாழ்ந்தனர். ஆககே ஒவ்வொரு மேனர் பண்ணையும் ஒரு தனிக்கிராமமாகத் திகழ்ந்தது. அங்குள்ள நிலம் புழுவதும் அரசனுக்கே சொந்தம். அவற்றை நிர்வகிக்க ஒரு பிரபு இருந்தான். அவனுக்கு நல்ல ஒரு மாளிகையுண்டு. அது அவன் சொந்த நிலத்தில் கட்டப்பட்டிருக்கும். அங்கு ஒரு திருக்கோயிலும் உண்டு.

கிராமத்தினர் சமுதாய, பொருளாதார அடிப்படையில் மூன்று பிரிவாக இருந்தனர். ஒவ்வொரு பண்ணையிலும் நிலத்தின் மீது அதிக சுதந்திரம் உடையவர்கள்; சுதந்திர விவசாயிகள் (Free men). இவர்கள் டூம்ஸ்டே நில அளவின்போது, மொத்தத்தில் எட்டில் ஒரு பங்கினராயிருந்தனர். நாட்டில் பரவலாக இவர்கள் காணப்பட்டனர். பிற பிரிவினரைவிட அதிக சுதந்திரம் உடையவர்களாயும், பிரபுவுடன் தனி ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டவர்களாயும், பிரபுவுக்குத்தன் கடமை காரணமாக மட்டும் சில சேவைகளைச் செய்பவர்களாயும் இருந்தனர். தமக்குத் தரப்படும் பாதுகாப்புக்குக் கைம்மாருகப் பணம் தந்தனர். அவர்கள் தம் விருப்பப்படி தம் சேவைகளை வேறு பிரபுவுக்கும் மாற்றிக்கொள்ளலாம். நிலத்தை விற்கவும், பிரபுக்கள் தீர்ப்புகட்கு எதிராக அரசனிடம் முறையீடு செய்யவும் உரிமையுடயவர்கள். பிற்காலத்தில் பணம் செலுத்துவதன் மூலமும். நிலங்களைப் பெறுவதன் மூலமும் பிற பிரிவைச் சேர்ந்தவர்களும் சுதந்திரக் குடியானவர்களாகும் வாய்ப்புக் கிட்டியது.

மேனர் பண்ணை முறையின் அடிப்படையாக அமைந்தவர்களுள் மிக முக்கியமானவர்களாக வில்லன்கள் (V llains) அமைந்தனர். சுதந்திரக் குடியானவர்கட்கு அடுத்தபடியாக இவர்கள் அமைந்தனர். நிலத்தில் வேலை செய்பவர்களான இவர்கள் பிரபுவின் அனுமதியின்றிக் கிராமத்தை விட்டு வெளியேறக் கூடாது. பிரபு விருப்பப்படி நிலத்தை விட்டு அவனை வெளியேற்றலாம். அவனுக்குப் பாதுகாப்பு ஏதும் கிடையாது. ஆனால் அவனுக்கு அண்டை அயலாரால் ஏற்படும் இடையூறுகட்குப் பிரபுவால் மேனர் நீதி மன்றங்களில் பரிகாரம் தேடலாகும் மரபு வழியாகவே தீர்ப்புகள் இருந்தன. பழக்க வழக்கங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டே சமுதாய அமைப்புக்கள் இருந்தன. வில்லன் இறந்தபின், அவனது மூத்த மகன் அவ்விடத்தை நிரப்புவான்.

மூன்றும் பிரிவினராக "காட்டர்கள்" (Cottars) இருந்தனர். அடிமைகளிருலிந்தும் வில்லன்களின் புதல்வர்களிலிருந்தும் காட்டர்களாகச் சேர்க்கப்பட்டனர். இவர்கள் வில்லன்களைப் போலவே மேனர் பண்ணையில் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருந்தனர். குறைந்த நிலத்தைக் கவனித்து வந்ததால் பிரபுவால் அதிகத்தொல்லைக்குள்

ளாகாதிருந்தனர். ஆனால் பிரபுவின் விவசாய வேலையின் தேவைக்கு மனிதபலம் இவர்களே. பிரபுவிடமோ, சுதந்திரக் குடியான வரிடமோ, வில்லனிடமோ, பகுதிநேர ஊழியனாகக் கூலிக்குப் பிற வேலைகள் செய்யலாம். இவர்களை விவசாயக் கூலிகள் என்று கூறலாம்.

இவர்களைத் தவிர, வெற்றி கொள்ளப்பட்டவர்கள் பலர் அடிமை களாகப் பிரபுக்களால் கட்டுப்பாடு செய்யப்பட்டனர். நாளடைவில் அவர்கள் இனம் மறைந்து, காட்டர்கள் ஆகிவிட்டார்கள். ஒவ்வோர் மேனர் பண்ணையிலும் நிர்வாகத்தைக் கவனிக்கப் பல சிறு அலுவலர்கள் இருந்தனர். பிரபுவால் தலைமை தாங்கப்படும் நீதி மன்றங்களும் இருந்தன.

மேனர்ப் பண்ணை முறை விவசாயம், முதலில் இருவயல் முறை யாகவும், நாளடைவில் மூவயல் முறையாகவும் மாறியது. நிலங்கள் திறந்த வயல்களாகவே கிடந்தன. வேலிகள் கிடையா. கால்நடை கள் பயிரை அழித்து விடாமல் இருக்க நாளடைவில் வேலிகள் இடப்பட்டன. அறுவடைக்குப் பின் கால்நடைகள் மேய விடப் பட்டன. நிலங்கள் துண்டு துண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டன. சுழல் முறை சாகுபடித் திட்டத்தின்படி இரு துண்டு நிலங்கள் பயிரிடப் பட்டும், மூன்றாவது துண்டு நிலம் தரிசாகவும் விடப்பட்டது. மூன்று ஆண்டுகளில் ஒரு நிலம் இம்முறையின்படி பதினெட்டு மாதங்கள் தான் பயிரிடப்பட்டு வந்தது. சாகுபடி செய்யப்பட்ட நிலம் அக் காலத்தில் முக்கியமானதாகக் கருதப்பட்டது. சாதாரணமாகச் சாகு படி செய்யப்பட்ட துண்டு நிலங்களில் பாதியைப் பிரபு தனக்கு வைத்துக் கொண்டான். அது டெமீன் (Demesne) எனப்பட்டது. சுதந்திரக் குடியானவனிடம் சுமார் நூறு துண்டு நிலங்கள் இருந் தன. வில்லனுக்கு ஒரு வயலுக்குப் பத்து துண்டுகள் வீதம் சுமார் முப்பது துண்டுகள் இருந்தன. காட்டருக்கு மூன்று வயல்களிலும் சேர்த்து மூன்று முதல் ஐந்து துண்டு நிலங்கள் இருந்தன. வில்ல னுக்கும் காட்டருக்கும் தோட்டங்களும் இருந்தன. விவசாய சாத னங்கள் கிராமத்துக்குப் பொதுவானவையாகும். மேய்ச்சல் தரையை உபயோகிப்பதற்கும் (Pasture) காட்டுப் பகுதிகளில் சில பொருட்களைப் பெறுவதற்கும் வில்லன்கள் பிரபுவுக்குச் சில வேலை களைச் செய்ய வேண்டும். வில்லன்கள் வாரத்திற்கு மூன்று நாட் களும் சில சமயங்களில் தர்ம வேலையும் (Boon Work) செய்ய வேண் டும். பண்டிகைக் காலங்களில் பிரபுவுக்குக் காணிக்கையாகப் பல பொருட்களைச் செலுத்த வேண்டும். காட்டர் பிரபுவின் நிலத்தில் வாரத்திற்கு ஒரு நாளும், அறுவடைக் காலங்களில் கூடுதல் நாட் களுக்கும் வேலை செய்ய வேண்டும் பிற நேரங்களில் கூலிக்காக யாருக்கும் வேலை செய்யலாம். மேனர்ப் பண்ணை முறைகளில் கால்

நடைகள் சிறியவையாகவும், தரம் குறைந்தும் இருந்தன. போதிய தீவனமில்லாதது, தொத்து நோய்கள், தரம்ற்ற கால்நடைகளின் இனப்பெருக்கம், ஆகியவை கால்நடைகளின் அபிவிருத்திக்கு இடைஞ்சலாக அமைந்தன.

இம்முறை இடைக்காலத்துக்குப் பொருந்துவதாய் இருந்தது. அப்பொழுது செழிப்பு மிகுந்த காலமாகவும், மக்கள் தொகை குறைவான காலமாகவும் இருந்தது. விவசாயிகள் நெருங்கிப் பிணைக்கப் பட்டு இருந்ததால் அவர்களுக்குள் ஒத்துழைப்பும் ஒற்றுமையும் இருந்தன. உணவு உற்பத்திப் போதுமானதாய் இருந்தது. மக்கள் சுகமாக வாழ்ந்தார்கள். ஆனாலும் அதில் பல குறைகள் இருந்தன. மக்கள் கூட்டாகப் பயிரிட்ட காரணத்தால், முற்போக்கான விவசாயிகள் செய்யும் பரிசோதனைகளால் அபிவிருத்தி ஏற்படுவது தடைப் பட்டது. பண்டைய வழக்கங்களை மாற்றுவது கடினமாயிற்று. நிலங்களில் களைகளை எடுக்க முடியவில்லை. உழைக்காதவர்களால் ஏற்படும் தீமைகள் உழைப்பவர்களைப் பாதித்தது. வரப்புத் தகராறுகள் அடிக்கடி ஏற்பட்டன. மக்கள் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு விவசாய வேலைக்காகச் சென்றதால் வெகு நேரம் வீணாயிற்று.

ஆனால் இம்முறை நாளடைவில் அழியத் தொடங்கியது. ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் தெளிவாகத் தெரியாமலேயே பதிமூன்றாம் நூற்றாண்டிலேயே இம்முறையில் அழிவை உண்டாக்கின. அவற்றிற்குப் பல காரணங்கள் உண்டு. தரமான நிலங்கள் வேலியிடப்பட்டு சாகுபடி செய்யப்பட்டன. இது மக்கட்தொகைப் பெருக்கத்தால் ஏற்பட்டதாகும். சாகுபடி செய்யப் போதிய துண்டு நிலங்கள் கிடைக்காததால், பிரபுவின் அனுமதியின் பேரில் பாழ்நிலங்கள் சாகுபடிக்குக் கொண்டு வரப்பட்டன. உழைப்புக்குப் பதிலாகப் பணம் தரும் மாற்றுகைமுறை (Commutation) ஏற்பட்டது. மேனர் முறையின் அடிப்படையையே மாற்றியமைத்தது. 1236-இல் ஏற்பட்ட மெர்டன் சட்டம் (Statute of Merton) நிலங்களுக்குப் போதிய மேய்ச்சல் தரையை விட்டுவிட்டு, வேலியிடுவதை அனுமதித்தது.

பதினான்காம் நூற்றாண்டில் மெதுவாக நடைபெற்ற விவசாய மாற்றங்கள் வேகமடைந்தன. இந்நூற்றாண்டின் மத்தியில் பெரும் கொள்ளை நோய் (Black death) ஏற்பட்டது. இது 1348—49; 1361—62; 1368—69; 1370; 1381—82; 1396 ஆகிய ஆண்டுகளில் தோன்றியது. 1349 முதல் 1351-க்குள் மட்டும் நாட்டின் மக்கள் தொகையில் சுமார் பாதி இறந்துவிட்டனர். இதனால் நேர்ந்த சாவுகள் சரித்திரத்திலேயே காண முடியாத அளவினதாகும். இது பல நாடுகளுக்கும் பரவியது. இதனால் ஏற்பட்ட

உடனடி விளைவானது வேலைக்கு ஆட்கள் பற்றாக்குறையை ஏற்படுத்தியது. நிலங்களைச் சாகுபடி செய்யப் போதிய மனித பலம் அற்றுப் போய்விட்டது. எஞ்சிய தொழிலாளிகள் அதிகக் கூலி கோரினர். பிரபுக்களுக்கு விவசாயக் கூலிகள் கிடைப்பது பெரும் பிரச்சனையாயிற்று. மாற்றுகை செய்து கொள்வதற்கும், உயரிய கூலிகள் கேட்பதற்கும் பிரபுக்கள் தடை விதித்தனர். இது எஞ்சிய தொழிலாளிகளின் அதிருப்தியை அதிகரித்தது. அதன் காரணமாகப் புரட்சி தோன்றியது. 1381-இல் குடியானவர் புரட்சி ஏற்பட்டது. அதற்கு அதிக வரி விதிப்பும் ஜான்விக்கிளிப் போன்றவர்களின் கருத்துக்களும் வேகமூட்டின. இது பெரும் வெற்றி பெறாவிட்டாலும், கூட விவசாயிகள் தங்கள் உரிமைகளைப் பெறவும், பல தளைகளைக் களையவும் உதவியது. பிரபுக்கள் அவர்களை அதிகம் கட்டுப்பாடு செய்யாமலும், பல சலுகைகளை அளிக்கவும் வேண்டியதாயிற்று. சுதந்திரக் குடியானவர்களின் காலம் துவங்கியது. மேனர்ப் பண்ணை முறை மறைந்தது. இங்கிலாந்து நாட்டின் விவசாயிகள் வரலாற்றில் பதினைந்தாம் நூற்றாண்டு பொற்காலமாகக் கருதப்படுகிறது. சிக்கனம் காரணமாகப் பல துண்டு நிலங்கள் சேர்க்கப்பட்டு, அவை சாகுபடி செய்யப்பட்டன. பல பிரபுக்கள் நிலங்களைக் குத்தகைக்கு விட்டு விட்டு நகர்புறம் நோக்கினர். ஆகவே இடைக்காலத்தின் இறுதியில் வில்லனியம் (Villeinage) மறைந்தது. திறந்த வயல் சாகுபடிமுறை மாறியது. வேலியிடப்பட்டக் கூட்டு நில விவசாயம் தனி மனிதர்களால் செய்யப்பட்டது. பணம் புழங்க ஆரம்பித்தது. பின்னாட்களில் மேனர் முறை முற்றிலும் அழிவுற்றது. இயற்கைப் பொருளாதார நிலை மாறி, பொருளாதார விவகாரங்களில் பணம் பயன்படுத்தப்பட்டது. வாணிபப் போட்டி மக்கள் வாழ்க்கையில் பல மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது.

வேளாண்மைப் புரட்சி :

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலிருந்து பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதி வரையில் இங்கிலாந்து நாட்டின் விவசாயத் துறை பெரும் மாறுதல்கட்குட்பட்டது. வேளாண்மைப் புரட்சி எனப்படும் இம்மாற்றங்கள் வேளாண்மைத் துறையில் புதிய வேகத்தையும் விறுவிறுப்பையும் ஏற்படுத்தின. தொழிற்புரட்சி எவ்வாறு ஏற்பட்டதோ அதே போலவும், அத்துடன் இணைந்துமே வேளாண்மைப் புரட்சி ஏற்பட்டது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். திடீரென, தெளிவாக ஏற்படும் மாற்றங்களே புரட்சி எனப் பொதுவாகக் கூறப்படுகின்றது. பன்னாட்டு உறவு முறையில் ஏற்படும் மாற்றம் ராஜதந்திரப் புரட்சி (Diplomatic Revolution) என்றும், விவசாய முறைகளின் அமைப்புக்களில் ஏற்படும் மாற்றம் விவசாயப் புரட்சி (Agricultural Revolution) என்றும், சமூக அமைப்பில் ஏற்படும் மாற்றம் சமுதாயப் புரட்சி (Social Revolution) என்

றும், தொழில் அமைப்புக்களில் ஏற்படும் மாற்றம் தொழிற்புரட்சி (Industrial Revolution) என்றும் கூறப்படுகிறது. எனவே அடிப் படை மாற்றங்களிருப்பின் புரட்சி என்பதால் இதை வேளாண்மைப் புரட்சி எனலாம். ஆனல் நூற்றைம்பது ஆண்டுக் காலமாக, ஏற்பட்ட மெதுவான மாற்றங்களாயினும், சில ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட வேக மான மாற்றங்களைக்கொண்டும், இதனைப் புரட்சி என்பதில் தவறில்லை.

இவ்வேளாண்மைப் புரட்சியின் சிறப்பியல்களாவது; வேளாண் மைத் துறையில் பழைய முறைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டு, புதிய முதலாளித்துவ விவசாய முறை புகுத்தப்பட்டது. பெரும் முதலீடு கள் வேளாண்மைத் துறையில் செய்யப்பட்டன. புதிய விவசாயக் கருவிகள் புகுத்தப்பட்டன. மகசூல் கூடியது. அவற்றுனுள் கீழ்க் கண்ட மாற்றங்கள் முக்கியமானவையாகும். விவசாயத்தில் அதிக மூலதனம் செய்யப்பட்டது. விவசாய முறைகளில் நவீன முறைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. நிலத்தில் வேலி அமைக்கும் பழக்கம் உரு வாக்கப்பட்டது. குறைந்த நபர்களிடம் பெரும் பண்ணைகளாக விவ சாயம் வளர்ச்சியடைந்தது. விவசாயத் தொழிலாளர்கள் பலர் வெளியேறினர். பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் மூலதனச் சேர்க்கை எவ்வாறு தொழில் வியாபாரத்துறையில் பெரும் மாற்றங்களை ஏற் படுத்தியதோ அதேபோல வேளாண்மைத் துறையையும் பாதித்தது. இந்நூற்ருண்டில் தான் அரசியல், சமூக மதிப்பைத் தொழில், வியா பாரம் போன்ற துறைகளின் சாதனைகளால் அடைய முடிந்தது. முன் னர் வர்த்தகர்கள், தொழிலதிபர்களைக் காட்டிலும் நிலப்பிரபுக்களே சமூகத்தில் உயர்ந்தவர்களாகக் கருதப்பட்டு வந்தனர். நிலத்தில் முதலீடு செய்ய மக்களுக்கு விருப்பம் ஏற்பட்டது. இல்லத்தொழில் முறை மறைய ஆரம்பித்து, தொழிற்சாலைகள் உருவாக ஆரம்பித் தன. தொழில் மூலம் பெறும் வருமானம் நிலங்களில் முதலீடு செய் யப்பட்டது. முதல் பெருக்கத்துக்குப் பல வழிகள் ஆராயப்பட்டன. அதன் விளைவாக நிலச் சொந்தக்காரர்கள் நிலத்தின் வளத்தை உயர்த்தியும், சாகுபடி முறைகளை மாற்றியமைத்தும், புதிய விஞ் ஞான முறைகளைப் புகுத்தியும், பெரும் பண்ணை முறைகளைத் தோற்றுவித்தும், நிலங்களை ஒருவரே ஒருங்கிணைப்புச் செய்து, வரு வாயைப் பெருக்கவும் தலைப்பட்டனர். விவசாயக் கூலி முறைகளைக் குறைத்தனர். பெரும் செல்வந்தர்களே இவ்வினைகளைச் செய்ய முடிந்தது. வர்த்தகத்துவ முறை நாட்டில் தொழில் விருத்திக்கும் செல்வ விருத்திக்கும் காரணமாயிருந்தது. செல்வக் குவிப்பு விவ சாயத் துறையில் மாற்றங்களை ஏற்படுத்த அடிப்படைக் காரணமா யிற்று. புதிய முறைகள் சோதனைக்குட்படுத்தப்பட்டன. கருவி களும் மனிதர்களுக்குப் பதில் பயன்படுத்தப்பட்டன. ஏழை விவசாயிகளோ, குறைந்த நிலம் உடையவர்களோ, பெரும் பண்ணை

விவசாயப் போட்டியில் ஈடுபட இயலவில்லை. இது, துண்டு நிலங்களின் இணைப்புக்கு ஊக்கம் ஊட்டியது. பெரும் பண்ணைகள் ஏற்பட்டன.

பல நூற்றாண்டுகளாக சாகுபடி முறையில் எவ்வித மாற்றம் இன்றியே இருந்தது. பெரும் தொழில் நகரங்கள் ஏற்பட்டதும், மக்கள் தொகை கூடியதும், உணவு உற்பத்தியில் அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டியதாயிற்று. 18-ஆம் நூற்றாண்டின் முதல்பாதி வரைகூட இருவயல், மூவயல் சாகுபடி முறைகளே வழக்கத்தில் இருந்தன. அதனால் வயலில் ஒரு பகுதி தரிசாகவே விடப்பட்டிருந்தது. உணவுப் பொருட்களின் பற்றாக்குறையால் இது தவிர்க்கப்பட வேண்டியதாயிற்று. பிற நாட்டு உணவு இறக்குமதி போதிய அளவில்லாததால் உணவு உற்பத்திப் பெருக்கம் அவசியமாயிற்று. உள்நாட்டுத் தானிய உற்பத்திக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டது. ஏற்றுமதிக்கு மானியம் கொடுத்தது. ஆகவே தானிய உற்பத்திக்கு மறைமுக ஊக்கம் தரப்பட்டது. புதிய விவசாய முறைகளுக்கு நல்ல பிரச்சாரம் தரப்பட்டது. நில அமைப்புச் சட்டங்கள் பெரும் பண்ணை முறை சாகுபடிக்கு ஊக்கம் தந்தன. பழமையை விடுத்து, புதிய கருவிகளும் முறைகளும் பயன்படுத்த வேண்டியது அவசியமாயிற்று. அவற்றில் முக்கியமானது இயந்திரங்களின் உபயோகம், விஞ்ஞான ரீதியில் பயிர்ச் சுழற்சி முறை, குளோவர் (Clover) டர்னிப்பு (Turnip) பயிரடல், கால்நடை பராமரிப்பு முறை, தரிசு விடுதல் தவிர்க்கப்படுதல், இயற்கை, செயற்கை உர உபயோகம், விவசாயிகளின் சங்கங்கள், கால்நடைக் கண்காட்சிகள், வாணிபக்கழக அமைப்புக்கள், அரச வேளாண்மைச் சங்கம், பௌதீக சங்கம் ஏற்படல், திருந்திய வடிகால் முறை, சிறந்த விதைகள் தயாரிப்பு ஆகியவைகளாகும். இவையனைத்தும் விவசாயத்துறையில் பெரும் மாற்றங்களை ஏற்படுத்தின. புதிய விவசாய முறைகளைப் புகுத்துவதற்குப் பலர் தயங்கினார்கள். முதன் முதலில் ஜத்ரோடல் (Jethro Tull) என்ற பெர்க்ஷயர்க்காரர் (Berkshire) 1674-இல் புதிய விதைத்தல் முறையை உருவாக்கினார். சட்டக்கல்வி பயின்ற வழக்கறிஞரான அவர், அதை விடுத்து விவசாயத் துறையில் ஆர்வம் கொண்டார். கையாலேயே இருமருங்கிலும் தூவி விதைக்கும் முறையை விடுத்து, டிரில் (Drill) என்னும் கருவியால் நீண்ட துளைகளை ஏற்படுத்தி வரிசையாக விதைக்கும் முறையைக் கையாண்டார். இதனால் களையெடுப்பதும் சுலபமாயிற்று. விதைகள் குறைவாகச் செலவாயின. சேதமும் குறைந்தது; விளைச்சலும் கூடியது. 1701-இல் துளையிடும் இயந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்து, விவசாயக் கூலிகளின் தேவைகளையும் குறைத்தார். முதலில் இவரைக் கண்டு எல்லோரும்

எள்ளி நகையாடினார்கள். ஆனால் அவர் எதிர்பார்த்ததற்கும் அதிக விளைச்சலைக் கண்டதும் இம்முறைப் பரவ ஆரம்பித்தது. 1733-இல் ஒரு நூலில் (Horse Hoeing Husbandry) தன் சொந்த விவசாய அனுபவங்களைத் தொகுத்து எழுதினார். நாளடைவில் களையகற்றி, போரடிக்கும் கருவி, இரும்புக் கலப்பை முதலியனவும் உபயோகத்துக்கு வந்ததால் விவசாய வேலைகள் துரிதப்படுத்தப் பட்டு மிகுந்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

நாளடைவில் விவசாயத்துறையில், மண் வளத்தைப் பொறுத்தே விளைச்சல் கூடுமென்பதை உணர்ந்தனர். மூவயல் நிலங்களில் ஒரு வயல் தரிசாகவே விடப்பட்டது. சாகுபடிக்கு ஏற்ற நிலம் தரி சாக விடப்பட்டது. உணவுப் பற்றாக்குறை ஏற்பட்ட காலத்தில் தொடர்ந்து தரிசாக விடுவது இயலாததே. தரிசாக விடப்படுவ தால் நிலம் தன் சாரத்தை மீண்டும் பெறும் எனினும், சாகுபடி செய் வது அவசியமே என்ற நிலை ஏற்பட்டது. 1645–இல் சர் இராபர்ட் வெஸ்ட்டர்ன் (Sir Robert Western) என்பார் மாற்று முறையில் நிலத்தில் குளோவர் புல்வகையைப் பயிரிடுவதாலும், குளிர் காலத் தில் டர்னிப் என்ற கிழங்கு வகைகளைப் பயிரிடுவதாலும், நிலம் ஓய்வு பெறுவதுடன் சத்தைப் பெறுமென்றும், குளிர் காலத்தில் ஏற்படும் கால்நடை தீவனப் பற்றாக்குறை தீரும் என்றும் தனது நூல் ஒன்றில் குறிப்பிட்டார். பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் புகழ்பெற்ற நிலச்சுவான் டவுன்சென்டு பிரபு (Lord Townsend) ஆவார். நார்போக் (Norfolk) மாகாணவாசியான இவர், அரசியலில் பல ஆண்டுகள் கழித்து விட்டு, நார்போக்கில் தன் பண்ணையில் புதிய விவசாயமுறைச் சோதனைகளில் ஈடுபட்டார். பல வகை நிலங்களைக் கொண்ட அப் பண்ணை அவரது பல சோதனைகட்கு உதவியாக அமைந்தது. அவ ரது விவசாய முறைக்கு நார்போக் முறையென்று பெயரிடப்பட்டது. அவரது பண்ணையைப் புதர், புல், காடு என்றும், பாழ் நிலமென்றும் வருணித்தனர். அவர் அதில் சோதனைகளை நடத்தினார். டல்லியன் முறையில் (Tullian method) துளையிட்டு விதைக்கும் முறையைக் கையாண்டார். கலவை முறையில் மண்ணை, மாற்றியமைத்தார். மணல் மிகுந்த நிலங்களில் களிமண், சுண்ணாம்பு சேர்த்தும், களி மண் கூடிய நிலத்தில் சீமைச் சுண்ணாம்பைச் சேர்த்தும் மாற்றி அமைத்தார். நிலத்தைத் தரிசாகப் போடாமல், பயிற் சுழற்சி முறைப் படி பயிரிட்டார். தானியம் பயிரிடப்படாத காலங்களில் மணற்புல் (Clover), கிழங்கு வகை (Turnip)யையும் பயிரிட்டார். ஏற்ற உர மிட்டார். மணற்புல் நிலம் சத்தை மீண்டும் பெற உதவியது. டர் னிப்பு குளிர் காலத்தில் கால்நடைத் தீவனமாகப் பயன்பட்டது. முன்பு தீவனம் விளையாவிட்டால் கால்நடைகள் பல கொல்லப்பட் டன. விவசாயிக்குப் பெரும் பிரச்சனையாக இருந்த தீவனப் பற்றுக்

குறை தீர்க்கப்பட்டது. தானிய விளைச்சல் அதிகமாயிற்று. டவுன் சென்டுக்கு "டர்னிப்பு டவுன் சென்டு" (Turnip Townsend) என்ற பெயர் ஏற்பட்டது. யங் (Young) குறிப்பிட்டிருப்பதுபோல் "நானூறாயிரம் ஏக்கர் உபயோகமற்ற நிலத்தை, அவரது முறைகள் செழிப்பான கோதுமை வயல்களாக்கின."[1] அதைத் தொடர்ந்து லிங்கனில் உள்ள வெற்று நிலங்கள் தானியம் விளையும் நிலங்களாயின. தானியப் பெருக்கமும் ஏற்பட்டவுடன் கால்நடைத் தீவனம் கிடைத்ததும், கால்நடைகளின் சாணம் எருவாகப் பயன்படுத்தப்பட்டது. அவரது நால்வகைப் பயிர்ச்சுழற்சி முறைப்படி, விவசாயம் மிகவும் அபிவிருத்தி அடைந்தது.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் கால்நடைப் பராமரிப்பு அதிகக் கவனம் பெற்றது. அதுவரை கால்நடைகள் தரம் குறைந்து இருந்தன. எலும்பும் தோலுமாயிருந்தன. எருதுகள், ஆடுகள் மெலிந்து இருந்தன. எருதுகள் விவசாய வேலைக்குத் தகுதியற்று இருந்தன. ஆடுகளில் குறைந்த அளவே உரோமம் கிடைத்தது. தொத்து நோயால் பாதிக்கப்பட்டும் போதிய ஊட்டமின்றியும் இருந்தன. தரமற்ற கால்நடைகளின் இனப்பெருக்கம் மேலும் அவற்றின் நிலையைத் தாழ்த்தியது. பனிக் காலத்தில் போதிய தீவனம் கிடைக்காததால் பல கொல்லப்பட்டன. ஆனல் டர்னிப்பு, பிற கிழங்கு வகைகள் பனிக் காலத்தில் தீவனப் பிரச்சனைக்குத் தீர்வு கண்டது. மேலும் கால் நடைப் பராமரிப்பில் பல அபிவிருத்திகளை இராபர்ட்பேக்வெல் (Robert Bakewell) என்பவர் உண்டாக்கினர். 1725-இல் டிஷ்லி (Dishley) எனுமிடத்தில், பிறந்த பேக்வெல் திடகாத்திரமான சுயேச்சைக் குடியானவர் வகுப்பைச் சேர்ந்தவர். இறைச்சி உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நோக்குடன் கால்நடை அபிவிருத்தியில் ஈடுபாடு கொண்டார். எருதுகள் உழவும், ஆடுகள், உரோமத்துக்காகவும், பிற பாலுக்காகவும் வளர்க்கப்பட்டன. அப்போதைய கால்நடைகளோ மிகவும் மோசமான நிலையிலிருந்தன. கொழுத்த கால் நடைகளை உருவாக்குவதற்காகச் சுத்தமானத் தொழுவங்களையும், சுகாதார முறையில் பராமரிப்பையும் ஏற்படுத்தினர். நல்ல தரமான கால்நடைகளை உருவாக்குவதில் பெருமை கொண்டார். இங்கிலாந்திலும் ஐரோப்பாவிலும் கூட, அவர் உருவாக்கிய தரமான கால்நடைகள் பெயர் பெற்றனவாயின. பிரபுக்களும், செல்வந்தர்களும் அவர் பண்ணையை மேற்பார்வையிட்டனர். அதைக் கண்டு மகிழ்ச்சியும் அடைந்தனர். அவரது அயராத உழைப்பின் காரணமாக மிருகங்கள் கொழுத்து அதிக இறைச்சி கிடைக்க வழி ஏற்பட்டது. அதிக மாமிசம் கிடைக்கும் ஆடுகள் உருவாயின அதிக உரோமம் தரும் ஆடுகளும் உற்பத்தியாயின. நாட்டில் இறைச்சி உற்பத்தி

1. Economic History of England to 1952-D. W. Roberts-P. 117

மூன்று பங்காக உயர்ந்தது. சில கால்நடைகள், குறிப்பாக, ஆடுகள் அதிக எடை உள்ளவைகளாக ஆக்கப்பட்டன. விவசாய விருத்திக்கு மூன்றும் ஜார்ஜ் அரசரின் ஆதரவும் கிடைத்தது. ஆதலின் அவரை "விவசாயி ஜார்ஜ்" (Farmer George) என மக்கள் அழைத்தனர். அவர் சிறந்ததொரு மாதிரிப் பண்ணையை "வின்சர்" (Windsor) எனுமிடத்தில் நிறுவினர்.

விவசாய முன்னேற்றத்திற்கு உதவியவர்களில் ஆர்தர்தயங் (Arthur Young) என்பவரும் முக்கியமானவர். யங் 1741-இல் பிறந்தவர். அவர் விவசாயக்கழகச் செயலாளருமாவார். (Secretary to the Board of Agriculture) அவர் இங்கிலாந்திலும், பிரான்சிலும் பல இடங்களுக்குப் பயணம் செய்து அனுபவம் மிக்கவர். பல வகையான முறைகளையும் இடங்களையும் பார்த்திருந்தார். பெரும் பண்ணையினை ஏற்படுத்தி விஞ்ஞான ரீதியில் அதிக முதலீடு செய்து, சாகுபடி செய்வது சாத்தியம் என்றார். விவசாயக்கழக, செயலாளராக இருந்தபோது விவசாயிகள் சங்கங்கள், கால்நடை விவசாயக் கண்காட்சிகள் போன்றவற்றை ஏற்படுத்தினர். சிறந்த விவசாய நூல்களை எழுதியவர். விவசாயியின் கடிதங்கள், பிரயாணங்கள் (Farmer's letters, Tours) என்னும் நூல்களை எழுதிப் பெரும் புகழும், பணமும் சம்பாதித்தார். சுற்றுப்பயணங்கள் பல செய்தும், சொற்பொழிவுகள் மூலமும் பழைய முறைகளைக் களைந்து புதிய முறைகளை மேற்கொள்ளப் பிரச்சாரம் செய்தார். 1793-இல் விவசாயக் கழகம் ஏற்பட்டது. கழகத்தின் பெரும் பணிகளை, யங் மேற்கொண்டு, விவசாய அபிவிருத்திக்குப் பெரிதும் உதவினர்.

நாளடைவில் வடிகாலின் முக்கியத்துவம் உணரப்பட்டது. மிகுதியான நீர் வடிக்கப்படாவிட்டால் பயிர் அழுகிவிடும் என்பதை உணர்ந்ததால் 1764-இல் நிலத்துக்கு அடியில் வடிகால் பாதை ஏற்படுத்தும் முறை உருவானது. இதனுல் மிகவும் களியான நிலத்திலும் பயிரிடல் எளிதாயிற்று. 1835-இல் மேலும், சிறந்த வடிகால் முறை ஏற்பட்டது. உருண்டைக்குழாய்களை உபயோகித்து வடிக்கும் முறை ஏற்பட்டது. வடிகால் முறையினை முதன் முதலில் ஜோசப்எல்கிங்டன் (Joseph Elkington) என்பவர் புகுத்தினர். ஆழமான வடிகால் ஏற்படுத்தும் முறை அதிகச் செலவு ஏற்படுத்தியதால் குறைந்த செலவில் வடிகால் ஏற்படுத்தும் முறையை ஜேம்ஸ்ஸ்மித் (James Smith) என்பவர் அமைத்தார். இதனுல் அதிக நீர்த்தேக்கத்தால் ஏற்படும் சேதங்கள் தவிர்க்கப்பட்டன. 1840-இல் ஜெர்மானிய விஞ்ஞானி வான்லிபெக் (J. Vonliebig) என்பவர் தாவரங்களின் முக்கியச் சத்துக்கள் பொட்டாஷ், பாஸ்வரம், நைட்ரஜன் என்பதைக் கண்டறிந்தார். 1835-இல் செயற்கை உரஉப்புக்கள் கண்டறியப்பட்டன. சோடாநைட்ரேட் உரமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டது.

எலும்புத் தூளிலிருந்து சூப்பர் பாஸ்பேட் தயாரிக்கப்பட்டது. 1848-இல் ராட்தம்ஸ்டட் (Rothampsted) என்னும் இடத்தில் சோதனை நிலையம் ஏற்பட்டது. அமோனிய உப்புக்கள் தயாரிக்கப் பட்டன. இரும்பு உற்பத்தியின் போது கழிவான பாஸ்பேட், உர மாகப் பயன்பட்டது. பசும் தழைகளைப் பத்திரப்படுத்தும் முறை ஏற்பட்டது. களைக் கொல்லியான தாமிர உப்புக்கள் கண்டுபிடிக்கப் பட்டன. 1889-லிருந்து விவசாயக்கழகம், தாவர நோய் தடுப்பு, விவ சாயச் சோதனைகளை விஞ்ஞான ரீதியில் நடத்துதல் போன்ற வேலை களைக் கவனிக்க ஆரம்பித்தது. ஆகவே நிலவளத்தைச் செயற்கை முறையில் உயர்த்த முடியும் என்ற நிலை ஏற்பட்டது. தாமஸ் கோக் (Thomas Coke) என்பார் அவரது ஹோக்ஹாம் (Hoekham) பண் ணையில் புதிய முறையில் எருவிட்டு, அதிகக் கோதுமை விளைச்சலை ஏற்படுத்தி, மாதிரிப் பண்ணையாக்கினார். புதிய கருவிகளையும் பயன் படுத்தினார். கோக்கின் முயற்சியால், பல இலட்சக்கணக்கான ஏக் கர் நிலம் வளம் பெற்று உணவு உற்பத்தியும் பெருகிற்று.

ஆண்ட்ருமைக்கில் (Andrew Mickle) என்பவர் 1798-இல் கதிரடிக்கும் இயந்திரம் ஒன்றையும், ஜான்காமன் என்பவர் (John Common) 1812-ல் அறுவடை இயந்திரம் ஒன்றையும் கண்டு பிடித் தனர். முதல் செயற்கை உர உற்பத்திச்சாலை தொடங்கப்பட்டதும் விவசாய முன்னேற்றத்துடன் உரத்தொழிலும் விருத்தியாயிற்று.

இவ்வளவு முயற்சிகளுக்கும் மாற்றங்களுக்கும் இடையேயும் நாட்டில் புதிய முறைகள் வேகமாகப் பரவவில்லை. விவசாயத்திலீடு பட்டவர்கள் அவற்றை வெகுவாக வரவேற்கவில்லை. புதியமுறைகளை முன்னோடியாகச் சோதித்துக் கையாண்டவர்கள் தங்களுக்காக மட் டுமே வைத்துக்கொண்டனர். மேலும் புதிய முறைகளில் உள்ள குறைபாடுகளினாலும், வசதியின் பற்றுக்குறையினாலும் அது அதிக மாகப் பரவவில்லை. தலசூழ்நிலை, மண்வளம் போன்றவை மாறு பட்டிருந்தமையால் இவற்றை உடனடியாக ஒரே சீராக எல்லோரும் கையாள்வது இயலாததாயிற்று. இவற்றிற்கு மேலாக அக்காலப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் மிகவும் மோசமாயிருந்தன. மக்களி டையே நெருங்கிய தொடர்பு அல்லது இணைப்பு ஏற்பட வாய்ப்பில் லாது போனதால், அவை பல இடங்களுக்கும் பரவவில்லை. அவற் றைக் கையாளப் பெரும்பாலான விவசாயிகட்குப் போதிய பண வசதி யும் இல்லை. மேலும் திறந்த வயல் சாகுபடி முறையில் உள்ள நன் மைகள், புதுமுறைகளை நடைமுறைக்குக் கொணர இடையூறாய் அமைந்திருந்தன. விவசாயி, தனது பொருட்களைக் கொண்டு செல் வதற்குப் போதுமான வசதியில்லாமலிருந்ததனால், உணவு உற்பத்தி யைப் பெருக்க வேண்டுமென்ற அவா ஏற்பட வழியில்லாதிருந்தது.

மேலும் பரம்பரை பரம்பரையாகக் கையாண்டு வந்த முறைகளைக் கைவிடப் பழமை விரும்பிகளான விவசாயிகள் தயங்கினர்.

சிறு நில விவசாயிகள் புதிய முறைகள் பெரும் பண்ணை விவசாயத்துக்குத்தான் ஏற்றவை என்றெண்ணி வாளாயிருந்தனர். உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்குப் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் வழிபிறக்கவில்லை. எனினும், நாளடைவில் பழைய முறைகள் புதிய விஞ்ஞான ரீதியில் ஏற்பட்ட புதிய முறைகளுக்கு இடம் தர வேண்டியதாயிற்று. 1860-இல் விவசாயத் தொழில் நுட்பம் இங்கிலாந்தில் பூரணத்துவத்தை நோக்கி நடைபோட்டது. அப்போதைய பிரான்சைக் காட்டிலும் சுமார் எழுபது ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாக உள்ள நிலையை அடைந்திருந்தது. விவசாய முறைகளில் மேற்சொன்ன மாற்றங்கள் ஒரு புறமிருக்க, பதினாறும் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்து நாட்டு விவசாயத்தில் உடமைகளில் பல மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. அவற்றில் முக்கியமானது வேலியடைப்பு (Enclosure) இயக்கமாகும். அக்காலத்தில் எல்லா வகை நிலங்கட்கும் வேலியிடப்பட்டது. துண்டு நிலங்களில் வேலை செய்யச் செல்லும் நேரம் மீதப்பட்டது. பொது விவசாய வேலை மாற்றியமைக்கப்பட்டு வேலியிடப்பட்ட தனி நபர் நிலப்பண்ணைகள் உருவாயின. துண்டு நிலங்கள் இணைக்கப்பட்டன. இதனால் ஆர்வம் மிக்க நிலச்சுவான்கள் முன்னேற்றகரமான முறையில் விவசாயம் செய்ய வாய்ப்பேற்பட்டது. கிராமங்கட்டு இதனால் அதிகப் பலன் ஏற்பட்டது. நிலத்தின் மதிப்பு கூடியது. விளைச்சல் அதிகரித்தது. விவசாய வேலைகட்கான ஊதியம் உயர்ந்தது. செழிப்பு ஏற்பட்டது. ஆனால் சாகுபடி நிலங்களையும் உள்ளிட்டு ஆடு வளர்ப்புக்காக வேலியிடப்பட்டது விரும்பப்படவில்லை. ஆட்டு உரோமத்துக்கு அதிகத் தேவையும் கிராக்கியும் ஏற்பட்டது. வளர்ந்துவந்த கம்பளித் தொழில் அதிக இலாபம் தரும் என்று கருதப்பட்டது. மேலும் பயிரிடுதலுக்குத் தேவையாகும் மனித பலம் இதற்குத் தேவையில்லை. நடு நாட்டிலும், பிற இடங்களிலும் இது அதி தீவிரமாகப் பரவியது. இதனால் விவசாய வேலையின்மை பெருகி, விவசாயக் கூலிகள் இடம் பெயரவும், பிச்சையெடுக்கவும் தலைப்பட்டனர். சர்தாமஸ்மூர் (Sir Thomas Moore) என்பவர் கூறுவதைப் போல், “ஆடுகள் மனிதர்களை விழுங்கத் தலைப்பட்டன; கிராமங்களையும் நகரங்களையும் கூடக் காலி செய்துவிட்டன.” [1] பிரபுவின் டெமின் நிலங்கள் மட்டும் வேலியிடப்பட்டிருப்பின் நிலங்களுக்கு அதிக பாதகம் ஏற்பட்டிருக்காது. ஆனால் பாழ்நிலங்கள், தரிசு நிலங்கள் எல்லாமே வேலியிடப்பட்டன. இதனால் விவசாயிகள் வெளியேற்றப்பட்டு அவதியுற்றனர். ஆயுள் முழுவதும் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட வில்லன்

1. The Economic History of England- D. W. Roberts-P. 58

வகுப்பினர் அல்லது படிக்காரர்கள் (Copy holders) மட்டுமே நிலையாயிருந்தனர். பிரபுவின் விருப்பப்படி அவர்கள் நடக்க வேண்டியிருந்தது. நில வாடகையை உயர்த்துவதன் மூலம் பலர் வெளியேற்றப்பட்டனர். இதனால் கிராமமக்கள் பெரும் அவதிக்குள்ளாயினர். அநேகக் கிராமங்கள் மறைந்தன. குழப்பங்களும், கலகங்களும் ஏற்பட்டன. ஆட்டுப் பண்ணைகள் நாட்டின் உணவு உற்பத்திக்கும், விவசாயிகட்கும் இடையூறாய் அமைந்தது. பிற நாடுகளிலிருந்து போதுமான அளவு தானிய இறக்குமதி இல்லை. டியூடர் மன்னர்களாட்சிக் காலத்தில், விவசாயிகட்குச் சாதகமான சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. 1489-லிருந்து ஆட்டுப் பண்ணைக்காக நிலங்களை வேலியிடுவதைத் தடைசெய்து பல சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. விவசாயிகளின் வசதிக்காகக் குடிசைகள் கட்டுவது, ஒருவர் 2,000 ஆடுகட்கு மேல் வைத்திருத்தல் கூடாது போன்ற நிபந்தனைகள் ஏற்பட்டன. சட்டங்கள் விவசாயிகட்குச் சாதகமாக அமைந்தாலும், மரபுகளே பெரிதும் மதிக்கப்பட்டன. ஆகையால் சட்டங்கள் அமுல் நடத்தப்படாமலும், அவற்றால் அதிகப் பலன்கள் இல்லாமலும் இருந்தன. பல அரச குழுக்கள், விசாரணை நடத்தின. இருப்பினும் அவை பயனளிக்கவில்லை. மேலும் இயற்றப்பட்ட சட்டங்களை அமுல் செய்யும் பொறுப்பு அமைதி காக்கும் நீதிபதிகளுடையதாகும் (Justic of Peace). அவர்கள் பிரபுக்களின் வகையினராதலால் அவற்றை அசட்டை செய்தனர். எனவே மாற்றங்கள் தொடர்ந்து ஏற்பட்டுக்கொண்டேதான் இருந்தன. பணக்கார வியாபாரிகள் நிலங்களை அதிகம் வாங்க ஆரம்பித்தனர். நிலப் பிரபுக்களுக்குக் கிடைத்த வருமானம் வரையரைக்குட்பட்டிருந்தது. ஆனால் வியாபாரிகள் தங்கள் மூலதனத்தை நிலங்கள் வாங்குவதில் ஈடுபடுத்தினர். மடாலயங்கள் எட்டாம் ஹென்றியால் கலைக்கப்பட்டு அதன் சொத்துக்கள் விற்கப்பட்டன. இதன் விளைவாக நில விலை உயர்ந்தது. பரம்பரைப் பிரபுக்கள் செல்வந்தர்களிடமிருந்த நிலம், வியாபாரி போன்றவர்கட்குக் கைமாறின. சமூகத்தில் உயரிய இடம் பெறவும், பாராளுமன்றத்தில் இடம் பெறவும், நில உரிமை தேவையாயிற்று. வியாபாரிகள் ஆட்டுப் பண்ணைகள் ஏற்படுத்தி இறைச்சி, ஆட்டு ரோமம் போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்யத் தலைப்பட்டனர். விவசாயிகள் வெளியேற்றம், குழப்பம், பெரும் மாற்றங்கள் பதினாறும் நூற்றாண்டின் இறுதியில் ஏற்பட்டன, 17-ஆம் நூற்றாண்டில் நில வேலியிடல் தொடர்ந்து நடைபெற்றன. ஆனால் மேய்ச்சல் தரையாக்கும் நிலங்கள் குறைந்தன. மக்கள் தொகை கூடியது. தானிய விலையும் கூடியது. தானிய வியாபாரிகட்கு கூடிய விலை உத்திரவாதம் செய்யப்பட்டதால், இலாப நோக்குடன் விவசாயிகள் தானிய உற்பத்தியில் ஈடுபட்டனர். விலையும் கூலியும் நிர்ணயிக்கப்பட்டன. விவசாய வேலை வாய்ப்புப் பெருகியது. பற்றாக்குறையை

செயற்கையாக உருவாக்குபவர்கள் தண்டிக்கப்பட்டனர். தானியக் களஞ்சியங்கள் உருவாயின. விவசாயிகள் நலன்கள் பெரிதும் பாது காக்கப்படாவிட்டாலும், தானியம் தாராளமாகக் கிடைக்கவும் விவ சாயம் உற்சாகம் பெறவும் வழி ஏற்பட்டது. வேளாண்மைப் புரட்சி யின் ஒரு கட்டமாக மீண்டும் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் வேலி யிடல் இயக்கம் ஏற்பட்டது. நிலங்களுக்கு வேலியிட்ட பின்னரே புதிய முறைச்சாகுபடி செய்வது எளிதாயிற்று. முதலில் விவசாய உற்பத்திப் பொருட்கள் அதிக இலாபம் தருபவையாகக் கருதப்பட்டதால் பெரும் பண்ணைகள் தோன்றி விவசாய வளர்ச்சிக்கு அடிகோலின. எனவே பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் நில அடைப்பு இயக்கம் மேலும் தீவிர மாயிற்று. தொழிற்புரட்சி துவக்கம் பெற்றிருந்தது. மக்கள் தொகை பெருகிக்கொண்டே போயிற்று. உணவு உற்பத்திப் பெருக் கத்துக்கு அவசியம் ஏற்பட்டது. வெளிநாட்டிலிருந்து வரும் உணவு, உற்பத்திக்கு இடைஞ்சலாக இருந்தது. திறந்தவயல் சாகுபடி முறை முற்றிலும் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. நில அடைப்புக்கள் விவ சாய முன்னேற்றத்திற்கு அடிகோலின. முந்தைய ஆண்டுகளில் மக்களின் விருப்பத்திற்கு எதிராக ஏற்பட்ட நில அடைப்பு இயக்கம் இப்போது விரும்பப்பட்ட இயக்கமாயிற்று. சிறிய, பெரிய விவசாயி கள் எல்லோருமே அதை விரும்பினுர்கள். அரசின் உத்தரவின் பேரில் பல நிலங்கள் வேலியிடப்பட்டன. 1760 முதல் 1820 வரை யில் 4000 சட்டங்கள் மூலம் 50,00,000 ஏக்கர் நிலங்களுக்கு வேலியிடப்பட்டன. தனிஆணையர்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டனர். நிலங்களைப் பிரித்தளிக்கவும், வேலியிட அளவை செய்யவும், சிக் கல்களைத் தீர்க்கவும் அவர்கள் உதவினர். ஆனுல் இதனுல் கால மும், பணமும் விரயமாயின. இம்முறை 1801-லும் 1845-லும் ஏற்பட்ட நில அமைப்புப் பொதுச் சட்டங்களின் (General Enclosure Act) மூலம் எளிதாக்கப்பட்டன 18, 19-ஆம் நூற்றுண்டு களில் அநேகமாக எல்லா நிலங்களுமே வேலியிடப் பட்டுவிட்டன. நிலங்களை ஒன்று திரட்டி வேலியிடுவதற்குப் பலரது சம்மதம் தேவை என்ருலும் சிறுபான்மையினரது ஆட்சேபம் புறக்கணிக்கப்பட்டது.

வேளாண்மைப் புரட்சியின் போது சிறு நிலங்கள் இணைக்கப் பட்டுப் பெரும் பண்ணைகள் தோன்ற ஆரம்பித்தன. துண்டு நிலங் களைப் பழைய மேனர் பிரபுவோ, அல்லது புதிய முதலாளி வர்க்கமோ விலைக்கு வாங்க ஆரம்பித்தனர். ஆகவே பெருநிலக்கிழார்கள் தோன்றினர். சிறு விவசாயிகள் அவற்றை விற்று விட்டு நகர்ப்புறங் கட்குத் தொழிலாளிகளாகவோ அல்லது நிலமற்ற விவசாயக் கூலி களாகவோ சென்று விட்டனர். நெப்போலியப் போரின்போது நிலத் தின் விலை பன்மடங்கு உயர்ந்தது. இருப்பினும் தொழிலதிபர்கள்

நிலங்களில் முதலீடு செய்து கொண்டு தானிருந்தனர். நிலக்கிழார் கட்கும் தொழில் அதிபர்கட்குமிடையே திருமணஉறவு முறை மேலும் பெரும் பண்ணைகள் உருவாகக் காரணமாயின. நாளடை வில் அவை உன்னத நிலையை அடைந்தன. இதன் விளைவாக எண்ணற்ற சிறு விவசாயிகள் மறைந்துபோயினர். அவர்கள் பெரும் பண்ணைக்காரர்களுடன் போட்டியிட முடியவில்லை. பெரும் பண்ணைகள் இணைப்பு மூலமும், வேலியிடல் மூலமும் சிறு குடியான வர்கட்குக் கிடைத்து வந்த பொதுநிலம், பாழ் நிலம் ஆகியவற்றின் பலன்கள் தடை செய்யப்பட்டன. வேலியிடும் செலவுகளை அவர் களால் தர இயலவில்லை. மேலும் மேலும் ஏழையான சிறு குடி யானவர்கள் நிலை மோசமாயிற்று. எனவே தம் உடைமைகளைப் பெரும் நிலச்சுவான்களுக்கு விற்றுவிட்டுத் தொழில் நகரங்களை நோக்கிச் சென்றனர். சிலர் வெளிநாடுகளுக்கே சென்று விட் டார்கள். கிராமங்களிலேயே இருந்தவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட் டார்கள். பல கிராமங்களும், மாவட்டங்களும் அழிவுற்றன. 1811-இல் 54% விவசாயத்தை நம்பி இருந்தவர்களின் எண்ணிக் கை 1861–இல் 10% ஆகக் குறைந்தது.

விளைவுகள்:

வேளாண்மைப் புரட்சி பொருளாதார, சமுதாய, அரசியல் மாற் றங்களை உண்டாக்கியது. அதன் பலன்கள் எல்லாமே சாதக மானவை என்று கூறவியலாது. சில பாதகங்களும் ஏற்படத்தான் செய்தன. எப்படியிருப்பினும் வேளாண்மையில் இங்கிலாந்து சிறந்து விளங்கியதுடன், பல நாடுகட்கு முன் மாதிரியாகவும் இருந் தது. இப்புரட்சியால் ஏற்பட்ட பொருளாதார விளைவுகள் நல்ல பலன்களையே தந்தன. திறந்த வயல் சாகுபடி முறையில் உள்ள குறைபாடுகள் எல்லாம் ஒழிந்தன. அதில் எந்தச் சாகுபடியாளரும் அண்டைக்காரன் சம்மதமின்றி எந்த அபிவிருத்தியும் செய்ய இய லாது. துண்டு நீள நிலங்களில் அடுத்த துண்டை ஆக்கிரமிக்கா மல் குறுக்காக உழ முடியாது. ஒரு பகுதியிலிருந்து மற்றொரு பகு திக்குக் கால்நடைகள், விவசாயக் கருவிகள் இவற்றை எடுத்துச் செல்வதில் உள்ள சிரமங்களும், கால விரயமும் அதிகம், இவை எல் லாம் புரட்சியின்போது வேலியிடல் மூலமும், விஞ்ஞான ரீதியான விவசாய முறைகளாலும் தவிர்க்கப்பட்டன. இதனால் விவசாயப் பொருளாதாரம் முன்னேற்றம் கண்டது.

விவசாயிகளால் பயிர் செய்யப்பட்டாலும் நிலம் இணைப்பு மூலம் பெரும் பண்ணைகள் தோன்றி, சிலரது கையில் நில உடைமை குவிந் தது. பெரும் நில இணைப்புக்களாலும், வேலியிடுதலாலும் நிலவாரம் (Rent) கூடிற்று. முன்பு ஆயுள் முழுவதும் குத்தகைதாரராக இருந்

தவர்கள் சிலர் குறிப்பிட்ட ஆண்டுகட்குக் குத்தகைதாரர்களா யினர். நில மதிப்பும் விலையும் மிகவும் கூடியன.

வேளாண்மைப் புரட்சி இங்கிலாந்தில் உணவு உற்பத்தியை மிகவும் அதிகரிக்கச் செய்தது. 1750-லிருந்து 1800-க்குள் 50% கோதுமை விளைச்சல் கூடியது. உணவு நுகர்வும், உபரி உற்பத்தியும் சரியான விகித்த்தில் அமைந்தன. "புரட்சிக் காலத்தில் போதுமான உணவுத் தேவைப் பெருக்கமும், மக்கள் தொகைப் பெருக்கமும் அதிகரித்தன. அதற்கு ஈடுகொடுக்கும்படியாக வாழ்க்கைத்தரம் அமைய நில அமைப்பு இயக்கம் ஏற்பட்டு, உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தியிராவிட்டால், நாடு பெரும் அழிவை நோக்கிச் சென்று இருக்கும்." [1] என்று பேராசிரியர் ஆஷ்டன் (Ashton) குறிப்பிட்டுள்ளார். நிலம் அடைப்பு மூலம் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது, மறுக்க முடியாதது. அதன் மூலம் வடிகால் முறைகள் வெற்றி பெற்றன. புரட்சியின் விளைவாக கால் நடைகள் எண்ணிக்கையுங் தரமும் கூடின. பனிக்கால கிழங்கு வகைகள் கால் நடை தீவனத்தைப் பெருக்கின. தரமான கால்நடை உற்பத்தி முறைகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. அவற்றின் எடை கூடியது. உணவு உற்பத்தி பெருகியதால், கால் நடைகளின் அழிவு குறைந்தது.

முதலாளிகளும், நிலச்சுவான்களும் விவசாயத்தில் ஆர்வம் காட்டினர். குறைந்த செலவும், நிறைந்த வருமானமும் அவர்கட்குக் கிட்டின. விவசாயப் பெருக்கம் தொழில் வளர்ச்சிக்குத் துணையாய் அமைந்ததைப் போலவே, தொழில் வளர்ச்சி விவசாய வளர்ச்சிக்கு உதவியது. மாவரைத்தல், ரொட்டி செய்தல், மது வடித்தல், பசை தயாரித்தல் போன்ற உபத்தொழில்கள் உருவாயின. புதிய விவசாயக் கருவிகளைத் தொழில்துறை செய்துதவியதால் குறைந்த மக்கள் தொகையைக் கொண்ட கிராமங்கள் அதிக மக்கள் தொகையைக் கொண்ட நகர மக்களுக்குப் போதிய உணவை உற்பத்தி செய்ய முடிந்தது. உணவுத் தேவைப் பெருக்கம் விவசாய உற்பத்திப் பொருட்களின் விலையை நிலையாக்கின. 1760 முதல் 1790 வரை புதிய பிரிட்டனை உருவாக்கத் தொழில் நுட்ப முறைகள் உதவின. நிலையான அரசியல் நிலை, பொருளாதார நிலை ஆகியவை வேளாண்மைப் புரட்சியின் போது உயர்ந்த தொழில் நுட்ப சாதனைகளை உருவாக்க உதவின. சமுதாயத்தில் வேளாண்மைப் புரட்சி வியத்தகு மாறுதல்களை உண்டாக்கியது. பெரும் செல்வந்தர்களுக்கு நன்மைகள் பல ஏற்பட்டன. ஆனால் குடியானவர்களுக்கோ பல பாதகங்கள் ஏற்பட்டன. சிறு குடியானவர்கள் நிலத்திலிருந்து வெளியேற்

1. An Economic History of England, – T. S. Ashton.

றப்பட்டனர். அவர்கள் குடிசைகள் அழிக்கப்பட்டன. கூலியை மட்டும் வைத்துப் பிழைத்து வந்த அவர்தம் நிலங்கள் வேலியிடப்பட்டன. முதலாளித்துவப் பண்ணை முறை, புரட்சியினுல் ஏற்பட்ட அடிப்படை மாற்றமாகும். சமுதாயத்தில் வகுப்புப் பாகுபாடு அதிகம் ஏற்பட்டது. புரட்சிக்கு முன் சமுதாயத்திலிருந்த பிரபு, சுதந்திரக் குடியானவர், விவசாயக் கூலிகள் என்பது மாறி நிலப்பிரபுக்கள், குத்தகைக்காரர்கள், விவசாயக் கூலிகள் என்ற பிரிவுகள் ஏற்பட்டன. நிலப் பிரபுக்கள், நிலமற்ற கூலிகள் என்ற பெரும் பிரிவு ஏற்பட்டது. நிலப்பிரபுக்கள் தானிய விலை உயர்வு, பெரும் லாபம், அதிக மாற்றங்கள் ஆகியவற்றை விரும்பினர். ஆனுல் அவை விவசாயத் தொழிலாளர்களால் விரும்பப்படவில்லை. வசதியான வாழ்க்கையை நில முதலாளிகள் பெற்றிருந்ததுடன் இங்கிலாந்தின் பெரும் மக்கள் தொகையினின்றும் தங்களைத் தனியாக்கிக் கொண்டனர். ஆனுல் தொழிலாளிகள் வாடினுர்கள். பொது நிலத்தில் மேய்ந்த கால் நடைக்கு நில அடைப்புக் காரணமாகச் சிறு விவசாயிகள் தீவனம் அளிக்க இயலவில்லை. தனது சிறு நிலத்தில் தானியமும், கால் நடைத் தீவனமும் உற்பத்தி செய்ய அவர்களால் இயலவில்லை. ஆர்தர்யங் (Arthur Young) குறிப்பிடுவது போல, "இருபது நில அடைப்புச்சட்டங்களில்பத்தொன்பது சிறு விவசாயிகளுக்குப் பாதகமாகவே அமைந்தன. சில அவர்களை மிகக் கடுமையாகப் பாதித்தன."[1] அவர்கள் நகர்ப்புறங்களை நோக்கிக் குடிபெயர்வதைத் தவிர வேறு வழியில்லை. அவ்வாறு செல்லாதவர்கள் பெருகி வந்த நிலமற்ற விவசாயக் கூலிகள் கூட்டத்தில் சேர்ந்தனர். இதுவே விவசாய முன்னேற்றத்திற்காக இங்கிலாந்து விரும்பித் தந்த விலையாகும் என்ருல் மிகையாகாது. சிறு நிலங்கள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. எதிர்பார்க்கப்பட்டதேயாயினும், பெரும் பண்ணைகள் தோன்றுவதை மேலும் பெரிதாக்கவும், இணைப்பு செய்யவும் எண்ணியது வேண்டுமென்றே செய்யப்பட்டதாகும். "அரசு தலையிட்டு விவசாயிகளை நிலங்களில் அமர்த்த முயற்சி செய்தது. பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் கடைப்பிடிக்கப்பட்ட விவசாயக்கொள்கை தவறுனது என்பதைக் காட்டத்தான் செய்கிறது"[2] என்று ஆர்தர்பெர்னி குறிப்பிடுகிருர். "விவசாய முறைகளில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருந்தும், உற்பத்தி பெருகியும், இலாபம் மிகுந்தும், குத்தகை (Rent) கூடியது. விவசாயிகள் துயருற்றனர். பெரும் கூட்டம் ஒன்று நிலத்திலிருந்தும், வேலையிலிருந்தும் நீக்கப்பட்டு அவதியுற்றது"[1] என்று பி. கிரக் கூறியுள்ளார். விவசாயிகளின் துயரம் மேலும் மேலும் பெருகியது. நிலப்பிரபு தானிய விலை கூடியபோது கூலியைப் பணமாகவே

1. Economic History of England to 1952-D. W Roberts-P. 115
2. Economic History of the British Isles-Arthur Birnie
1. A Social and Economic History of Britain-P. Gregg P. 30

கொடுக்க முன்வந்தனர். வாரத்துக்கு 8 ஷில்லிங் தான் கூலியாகத் தரப்பட்டது. விலைவாசிகள் கூடியதால் அத்தியாவசியப் பொருட்களை வாங்குவதற்கு விவசாயிகள் மிகவும் சிரமப்பட்டனர். பால் பொருட்கள், முட்டை, இறைச்சி போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்யும் கால்நடை, கோழிப் பண்ணைகள் இல்லாததால் பண்ணைப் பொருட்களும், நிலமில்லாததால் காய்கறிகள், தானியங்கள் கிடைப்பதும் கடினமாயிற்று. கடைகளில் அதிகப் பணம் பெற்று, குறைந்த பொருட்களையே பெற முடிந்ததனால் பலர் பட்டினியால் வாடி மறைந்தனர். கதகதப்பாக வைக்கும் ரொட்டியும், தேயிலையும் கூட கிடைப்பது அரிதாயிற்று. துணிகள் கூட அவர்களால் வாங்க இயலவில்லை. குளிர் காலங்களில் உணவு, உடையின்றி மடிந்தனர். கிடைத்த பொருட்களைச் சமைத்து, உணவாக்கப் பாழ் நிலங்களில் விறகும் இல்லாது வாடினார்கள். கிராமங்களை விடுத்து உயிர் வாழ, பிழைப்பு நடத்த வேறு இடங்களுக்குச் செல்வதையும் கூடக் குடியிருப்புச் சட்டங்கள் (Settlement laws) தடை செய்தன. பிறப்பாலும், வாழுமிடத்தாலும் குடியிருப்பு வரையறை செய்யப்பட்டது. பெரும்பாலான தொழிலாளிகள் பிச்சைக்காரர்களாகவும், திருடர்களாகவும் மாறிவிட்டனர். அவதியுற்ற மக்கள் எளிதில் திருடும் தொழிலை மேற்கொண்டது தடுக்கவியலாத ஒன்று என்று நாளடைவில் உணரப்பட்டது. அதைத் தடுக்கச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன, சிறைவாசம், கசையடி, கடின உழைப்பு, நாடு கடத்தல், மரணம் போன்ற தண்டனைகள் வழங்கப்பட்டன.

இரவலர் சட்டங்கள் பிரச்சனையைத் தீர்ப்பதற்குப் பதில் தீவிரமாக்கின. கூலி நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. வேலையற்றோர், அனாதைகள், வேலைகட்கு அனுப்பப்பட்டால் அரசு அவர்கள் விஷயத்தில் எவ்விதப் பெரிய நன்மைகளையும் செய்ய இயலவில்லை. வேலையகங்கள் மிகவும் ஒழுங்கற்று இருந்தன. பிரெஞ்சுப் புரட்சியின் போது, இரவலர் பிரச்சனை இங்கிலாந்தில் தேசீயப் பாதுகாப்புக்கு இடையூறு விளைவித்திடும் அளவிற்கு அபாய எல்லையை எட்டியது. 1745-இல் வேலை செய்பவர்கட்குத் தேவையான உதவிகள் தரப்பட்டன. ஆயினும் அது விருப்பு, வெறுப்புக் கொண்ட அடிப்படையில் தரப்பட்டதால் வெற்றிகரமாகச் செயல்படுத்தப்படவில்லை. இதனால் விவசாயத் தொழிலாளிகளின் பிரச்சனை உச்ச கட்டத்தை எட்டியது. கூலி வரவரக் குறைந்தது. வேலையின்மை கடுமையாயிற்று. அவர்கள் நிலை பயங்கரப் பாதையில் சென்று கொண்டிருந்தது. கேடுகள் மிகுந்தன. சட்டம் தெரிந்த தொழிலாளர்கள், நீதிபதிகள், அலுவலர்களை நெருக்கித் தேவையானவற்றைப் பெற்றனர். குறைந்த ஊதியம் வேலை செய்வதற்கு ஊக்கம் அளிக்கவில்லை. ஊக்கமற்ற நிலை, வேலையைச் செவ்வனே செய்வதைத் தடைப்படுத்

தியது. வேலை நிலை மோசமடைந்தது போல் வாழ்க்கையில் ஒழுக்க நெறிகளும் கேவலமாயின.

சமூகம் மிகவும் கீழ்நிலையை நோக்கிச் சென்றது. உழைக்க மனமின்றி உண்மையாக வேலை செய்வது முட்டாள்தனமாகக் கருதப்பட்டது. குறுக்கு வழியில் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து கொள்ளவும், பணம் சேர்க்கவும், அதிக ஊதியம் பெறவும் முயன்றனர். அலுவலர்களையும் நீதிபதிகளையும் மிரட்டியோ, கெஞ்சியோ, தேவைகளைச் சிலர் பூர்த்தி செய்து கொண்டனர். நன்றியுணர்வற்ற ஒரு வகுப்பினர் உருவாயினர். சிக்கனம் இகழப்பட்டது. பொருள் கையை விட்டு அகன்றதும், அல்லது கைப் பணம் செலவானதும்அவர்கள், இரவலர் உதவி பெற முயன்றனர். அரசின் உதவி குடும்ப அளவின் அடிப்படையில் தரப்பட்டது. ஆதலால் திருமணம் செய்து குடும்பத்தின் அளவைப் பெருக்குவது எல்லோராலும் விரும்பப்பட்டது. திட்டமற்ற, தரமற்ற குடும்பப் பெருக்கம் துவங்கியது. பிறந்தவுடன் குழந்தைகட்குப் பெற்றோர்களின் ஏழ்மை நிலை, இரவலர் உதவிப் பணம் பெறுவது மட்டும் தெரிந்தது. அந்தச் சூழ்நிலையில் பிறந்து வாழ்ந்த அவர்கள், பரம்பரை பரம்பரையாகவே இரவலர்களாக வாழத் தலைப்பட்டதில் ஆச்சரியமில்லை.

வேளாண்மைப் புரட்சியால் அரசியலிலும் சில மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. நில உடைமை நிலப்பிரப்புக்கள் கையில் குவிந்தது. சிறு விவசாயிகள் ஒருவர் பின் ஒருவராக தங்கள் தங்கள் நிலங்களைப் பெருநிலக்கிழார்கள் தரும் எந்த விலைக்கும் விற்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. சமூக, அரசியல் துறைகளில் செல்வாக்கும், மதிப்பும் பெருகுவதற்காக நிலங்களின் விலை எவ்வளவு அதிகமானாலும் பணம் படைத்தவர்கள் வாங்கத் தயாரானார்கள். அக்காலத்தில் நிலமற்ற செல்வந்தர்கள் தேசீய அல்லது தலஆட்சியில் எவ்விதப் பங்கும் பெற முடியாது. அதே போல செல்வமிக்க வியாபாரிகளும் செல்வாக்கின்றி எவ்வித முக்கியத்துவமுமின்றி இருந்தனர். எனவே பலர் நிலங்களில் முதலீடு செய்வதன் மூலம் சமூகத்தில் உயரிய மதிப்பையும், முக்கியத்துவத்தையும் பெற விழைந்தனர். அக்காலப் பாராளுமன்ற வட்டாரப் பிரதிநிதி (County) குறைந்தது 600 பவுன் ஆண்டு மதிப்புடைய நிலச் சொந்தக்காரராயும், பரோ (Borough) அங்கத்தினர் ஆண்டுக்கு 300 பவுன் மதிப்புள்ள நிலமுடையவராகவும், வட்டார நீதிபதி (County Magistrate) ஆண்டுக்கு 100 பவுன் மதிப்புடைய நிலச் சொந்தக்காரராயும் இருத்தல் வேண்டும். 1845-இல் சிலர் வசம் நில உடைமைக் குவிப்பு மிக அதிகமாயிற்று. மேலும் நில உடைமைக் குவிப்பு தொடர்ந்து

ஏற்பட்டது. நிலக்கிழார் குடும்பங்களும் முதலாளித்துவக் குடும்பங்களும் திருமண உறவு முறை ஏற்படுத்திக் கொண்டதன் காரணமாகப் பெரும் நிலப்பகுதிகள் இணைக்கப்பட்டு, மேலும் பெரிய பண்ணைகள் ஏற்பட ஆரம்பித்தன.

இக்காரணங்களால் பெருநிலக்கிழார்கள் பாராளுமன்றங்களில் பெரும்பான்மையானவர்களாயினர். எனவே வேலியிடுதல், பெரும் பண்ணைகள் ஏற்படுத்துதல் போன்ற நிலச் சட்டங்களைப் பெருமளவில் எளிதாக இயற்ற முடிந்தது. இதன் காரணமாகச் சிறு நிலச் சொந்தக்காரர்கள், விவசாயக் கூலிகள், கிராமப் பகுதிகளிலிருந்து நகர்ந்து தொழில் நகரங்களுக்குச் செல்ல ஆரம்பித்தனர். ஆதலின் தொழில் நகரங்களில் மக்கள் தொகை கூட ஆரம்பித்தது. அவர்களுக்கும் பிரதிநிதித்துவ உரிமை தரும் வகையில் பாராளுமன்றச் சட்டங்களை மாற்றியமைக்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. எனவே சமூகப் பொருளாதார மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியதுடன் வேளாண்மைப் புரட்சி அரசியலிலும் சில மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் விவசாய நிலை :

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்ட பின்னரும் விவசாயம் முக்கியத் தொழிலாகவேதான் இருந்தது. இரயில், நீராவிப் படகுகள் ஏற்படும் வரை விவசாயிகளுக்குத் தொழிற் புரட்சியால் நன்மைகள் பெருகின. வளர்ந்து வந்த தொழில் நகரங்களில், மக்கள் தொகை பெருகி வந்தது. உணவுத் தேவையை அதிகரித்தது. அந்தக் காலத்தில் சிறு பாய்க்கப்பல்கள் மூலம் குறைந்த அளவே தானியம் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. வளர்ந்து வந்த அங்காடித் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய, உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்க, புதிய விவசாய முறைகளைக் கைக்கொண்டு வேளாண்மையில் அதிக ஆர்வம் காட்டப்பட்டது. நிலங்களில் அதிகமாக முதலீடு செய்யப் பெரும்பாலானவர்கள் விரும்பினர்கள். போக்குவரத்து வசதிகள் தொழில் அபிவிருத்தியின் காரணமாகப் பெருகின. விவசாய வளர்ச்சிக்கும் உதவியது. பொருட்களை உற்பத்தி செய்த இடத்தில் விற்க வேண்டிய அவசியமில்லாமல், பல இடங்களுக்கும் அனுப்புவதற்கான வசதிகள் பெருகியதால், நல்ல விலை கிடைக்குமிடங்களுக்குத் தானியங்களை அனுப்பித் திரும்பும் போது உரம் போன்ற பொருட்களைப் பெற்றுக்கொள்ள வசதியாயிற்று, இரயிலும், நீராவிக் கப்பல்களும் ஏற்பட ஆரம்பித்த பின்னர், பழைய நிலை முற்றிலும் மாறியது.

1793 முதல் 1815 வரை இங்கிலாந்து பிரான்சுடன் போரிட்ட போது இங்கிலாந்தில் தொழில்கள் மாற்றமடைந்து கொண்டும், மக்

கட் தொகை பெருகிக்கொண்டும் இருந்தன. 1773 வரை தானிய உற்பத்தியில் இங்கிலாந்து சீரான நிலையிலேயே இருந்தது. தானிய ஏற்றுமதியும் செய்தது. ஆனால் அதன் பின்னர் தானியப் பற்றுக்குறைக் காரணமாகத் தானிய இறக்குமதி செய்ய வேண்டிய தாயிற்று. போர்களின் காரணமாகத் தானிய இறக்குமதி பெரிதும் தடைப்பட்டது. மேலும் தொடர்ந்து 1797, 1799, 1812 ஆகிய ஆண்டுகளில் உற்பத்தி குறைந்து பல மாவட்டங்களில் பஞ்ச நிலை ஏற்பட்டது. 40 ஷில்லிங்காக இருந்த ஒரு குவார்ட்டர் கோதுமை 80 ஷில்லிங்காக உயர்ந்தது. அதிக விலையாக 100 ஷில்லிங்கும், பஞ்ச காலத்தில் 126 ஷில்லிங்காகவும் கூட உயர்ந்தது. இதனால் அதிக இலாபம் பெற்ற விவசாயிகள் அதிக மூலதனம் செய்தும், அதிக இடங்களில் வேளாண்மை செய்தும், புது முறைகளைக் கடைப்பிடித்தும், தானிய உற்பத்தியில் ஊக்கம் காட்டினர். விற்பனை இடங்கள் பெருகியதால் முடிந்தவரை உற்பத்தியைப் பெருக்கினார்கள். பாழ்நிலங்கள் உழப்பட்டன. சதுப்பு நிலங்கள் வற்றவைக்கப்பட்டன. மேய்ச்சல் நிலங்கள் சாகுபடி செய்யப்பட்டன. மலைப்பாங்கான பகுதிகள் கூட வேளாண்மை செய்யத் தயார் செய்யப்பட்டன. உயர்ந்த வாரத்துக்குத் தகுந்த குத்தகைக்காரர்களை நிலச்சொந்தக்காரர்கள் அமர்த்தினர். விவசாய சம்பந்தப்பட்ட நூல்களைக் கற்றுத் தொழில் முறைகளைக் கற்க ஆர்வம் கொண்டனர். தாராளமாகக் கடன் வாங்கி விவசாய முன்னேற்றத்திற்கு வழி செய்தனர். அவர்கள் வாழ்க்கைத்தரம் வெகுவாக உயர்ந்தது. பெருகி வரும் தேவைக்கேற்ப உற்பத்தியும் பெருகியது.

போர்க் காலங்களில் விவசாய உற்பத்தி அதிக வேகம் பெற்றது. அதற்கு முந்திய காலத்தில் ஏற்பட்ட நில அடைப்பு இயக்கம் வலுவடைந்தது. முன்பே கூறியது போல் நில அடைப்புச் செய்த பின் சிறு விவசாயிகளைவிடப் பெரும் நிலச்சுவான்களே அதிகப் பலன்கள் பெற்றனர். புதிய விவசாய முறைகளைப் புகுத்தவும், கால் நடைகளை நன்கு பராமரிக்கவும் செல்வந்தர்களால் தான் முடிந்தது. அவர்கள் அதிக லாபமும் அடைந்தனர். அவர்கள் மேலும் மேலும் நிலங்களைச் சேர்த்துப் பெரும் பண்ணைகளை உருவாக்கினர். சிறு விவசாயிகளான சுதந்திரக் குடியானவர்கள் நாளடைவில் மறைந்தனர். பல நில அடைப்புச் சட்டங்களைப் பாராளுமன்றம் நிறைவேற்றியது, அவர்களின் பெரும் பண்ணைகள் இயக்கத்துக்குப் பெரும் ஆதரவு தந்தன. அவர்கள் பொது நிலங்களையும், தரிசு நிலங்களையும் வேலியிட்டுப் பயிர் செய்து பெரும் பண்ணையினை உருவாக்கினர். பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் பெரும் நிலச்சுவான்களாக இருந்தனர். அவர்கள் தங்கள் நலனில் தான் நாட்டம் கொண்டனர். சிறு விவசாயிகளின்

நிலை முன்னர் கூறியது போல் மிகவும் மோசமடைந்தது. போர்க் காலங்களில உணவுப் பற்றுக்குறையைப் போக்க வெளி நாட்டு உணவு இறக்குமதியை அவர்கள் ஆட்சேபித்தார்கள். உள் நாட்டுத் தானிய விலை சரிந்து விடும் என்று எண்ணினர். எனவே தானிய விலை, இறக்குமதி போன்றவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்ய முயன்றனர். பல வாதப் பிரதிவாதங்களும், கலகங்களும் கூட ஏற்பட்டன. அதனால் பாராளுமன்றம் 1815இல் தானியச் சட்டம் (Corn law) ஒன்றினை ஏற்படுத்தியது. அதன்படி நாட்டில் ஒரு குவார்ட்டர் கோதுமை 80 ஷில்லிங்குக்குக் குறைவாயிருந்தால் இறக்குமதி செய்தல் கூடாது. ரை, ஓட்ஸ், பார்லி போன்ற தானியங்களின் இறக்குமதியும் கட்டுப்பாடு செய்யப்பட்டது. இது நாட்டில் ஒரு சிலரின் நன்மையை உத்தேசித்து இயற்றப்பட்டதா கும். இதனால் தானிய உற்பத்தியாளர்களின் நலன்கள் பாதுகாக்கப் படுமென்றும், விலை ஒரே சீராக இருக்குமெனவும் எதிர்பார்த்த பலன்கள் ஏதும் கிட்டவில்லை. விலை நிலையின்றியே இருந்தது. நாட் டின் விளைச்சல்களின் அடிப்படையில்தான் விலை உயர்ந்தது. கோதுமையின் விலை 1817இல் 118 ஷில்லிங் 7 பென்சாகவும், 1822இல் 39 ஷில்லிங் 4 பென்சாகவும் இருந்தது.[1] இதனால் வெளி நாட்டினர் இங்கிலாந்தில் இறக்குமதி செய்யும் பொருட்டு உணவு உற்பத்தியை அதிகரிக்கவில்லை. இதனால் இறக்குமதி மிகவும் தடைப்பட்டது. ஆகவே உள்நாட்டுத் தானிய விலை அடிப் படையில் மாற்றியமைக்கப்பட்ட மாறும் வரி விதிமுறை (Sliding scale of duties) ஏற்பட்டது. இருப்பினும் நிலையான தானிய விலை ஏற்படவில்லை.

1839இல் ரிச்சர்டுகாப்டன் (Richard Cobden) ஜான்பிரைட் (John Bright) சார்லஸ் வில்லியர்ஸ் (Charles Vlliers) என்பவர் களின் தலைமையில் தானியச் சட்ட எதிர்ப்பு இயக்கம் (Anti corn law league) உருவானது. அரசியல் மூலமும், தங்கள் செல்வாக்கு மூலமும், தானியச் சட்டங்களை ஒழிக்க முயன்றனர். இவர்கள் சொற்பொழிவுகள் மூலமும், பிரசுரங்கள் மூலமும், பத்திரிக்கைகள் மூலமும், பொதுமக்கள் ஆதரவைத் தேடினர். தேர்தல் காலங்களில் தானியச் சட்டங்களை ரத்துச் செய்ய உறுதியளித்தவர்களுக்கு ஆதரவு தரப்பட்டது. தானியச் சட்டங்களினால்தான் இங்கி லாந்தில் உள்ள உற்பத்திப் பொருட்கள் (Manufactured goods) வெளிநாட்டினரால் வாங்கப்படாது தேங்கிக் கிடப்பதாகக் கூறப் பட்டது. நாட்டில் பல்வேறு பக்கங்களிலும், மக்கள் சபையிலும் இது குறித்துக் கார்சாரமான விவாதங்களும், மோதல்களும் ஏற்

1. English Economic Htistory - G. W. S, -IP.76. & Also see graph in P 213 of the Economic History of England to 1952 - D. W. Roberts.

பட்டன. எதிர்ப்பு இயக்கத்தினர் தடையிலா வாணிபத்தை ஏற் படுத்த வேண்டுமென்று கிளர்ச்சி செய்தனர். ஒரு புறம் "மக் களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வேண்டும் என்றும், மற்ெருரு புறம், "விவசாயிகட்குப் பாதுகாப்பு வேண்டும் என்றும் கிளர்ச்சி செய்யப்பட்டது. 1842இல் பாதுகாப்புக் கொள்கையின் ஆதர வாளரான சர்இராபர்ட்பீல் (Sir Robert Peel) அமைச்சரானுர். 1842இல் தானியச் சட்டம் ஒன்றை இயற்றினுர். நான்காண்டு கட்குப் பின்னர் தடையிலா வாணிபமே சிறந்ததெனக் கருதினுர். 1845இல் உருளைக்கிழங்குப் பஞ்சம் (Potato famine) அயர்லாந்தில் ஏற்பட்டது. அதனுல் மாற்றுணவு கிடைக்க வழியின்றி மக்கள் அவதியுற்றனர். பஞ்சம் அதிகமாகிப் பல இன்னல்கள் உருவாகும் சமயத்தில் பீல் தடையிலா வாணிபக் கொள் கையைச் செயல்படுத்தப் பல வழிமுறைகளைக் கையாண்டார். 1846இல் தானியச் சட்டங்கள் ரத்து செய்யப்பட்டன. 1869இல் ஏற்பட்ட பெயரளவு வரியான 1 ஷில்லிங்கூட ரத்துச் செய்யப் பட்டது. பாராளுமன்ற எதிர்ப்புக்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டன. இங்கி லாந்து நிரந்தரமாகவே உணவுக்குப், பிறநாடுகளைச் சார்ந்திருக்கும் நிலை உணரப்பட்டது. இராபர்ட்பீலால் தானியச் சட்டங்கள் வெற்றிகரமாக ரத்துச் செய்யப்பட்டன. ஆனுலும் அவரது கட்சி யாளர்களின் கருத்து வேற்றுமைகளால், அவர் பதவி துறக்க நேரிட்டது. எனினும் அவர் மக்களின் அன்பையும், வரலாற்றில் சிறந்த இடத்தையும் பெற்றுர்.

வேளாண்மையின் பொற்காலம் : (1850 –1875) (Golden period of Agriculture)

இங்கிலாந்தின் வேளாண்மைச் சரித்திரத்தில் இக்காலம் பொற் காலமாகக் கருதப்பட்டது. தானியச் சட்டங்களை நீக்கியதால் தடையற்ற தானிய இறக்குமதி காரணமாக விவசாயிகள் பாதிக்கப் படுவர் என எதிர்பார்க்கப்பட்டதற்கு மாருன சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. லாபப் பெருக்கம், விலைகள் ஏற்றம், விவசாயப் பெருக்கம், வாணிப வளர்ச்சி, வேலை வாய்ப்புப் பெருக்கம் போன்ற காரணங்களினுல் பொருளாதாரப் பெருக்கமும், செல்வச் செழிப்பும் ஏற்பட்டன. வேளாண்மைச் சிறப்புக் காரணமாக இது "பொற்காலம்" எனத் திகழ்ந்தது. இந்நிலை சுமார் 20 ஆண்டுகள் நீடித்தது. தொழில் வளர்ச்சி காரணமாக விவசாயத் தொழிலைச் செய்துவந்தோர் எண்ணிக்கை வெகுவாகக் குறைந்தது. 1811இல் 34 சதவீதமாக இருந்த விவசாய மக்கள் தொகை 1861இல் 10 சதவீதமாகக் குறைந்தது. இதைப் பொற்காலம் எனக் கருதப்படப் பல கார ணங்கள் இருந்தன.

தானியத்தை வரியின்றி இங்கிலாந்தில் இறக்குமதி செய்ய வழி இருந்தும், தூரம் காரணமாக வெளிநாட்டுப் போட்டி, கடுமையாக இல்லை. அதனால் போக்கு வரத்துச் செலவு அதிகமாயிற்று. காப்டன் என்பவர் எடுத்துக் காட்டியது போல், டான்ஸிக்கிலிருந்து (Danzig) இங்கிலாந்தில் உள்ள துறைமுகத்துக்குத் தானியத்தை ஏற்றி வரும் செலவே குவார்ட்டருக்கு 10 ஷில்லிங் பாதுகாப்பு வரிக்குச் சமமாகும். இது மறைமுகமாக இறக்குமதியைத் தடை செய்வதாக அமைந்தது. மேலும் இங்கிலாந்தில் கொண்டு வந்து குவிக்கும் அளவுக்கு உபரியாகத் தானியத்தை எந்த நாடும் உற்பத்தி செய்யவில்லை. அமெரிக்க பிரெய்ரிச் (Prairies) சமவெளி களில் பெருவாரியாகக் கோதுமை உற்பத்தி செய்யப்படவில்லை. அக் கண்டத்தின் குறுக்காக இருப்புப் பாதை அமைக்கப்பட்டு, அட் லாண்டிக் பெருங் கடலின் வழியாக நீராவிக் கப்பல்கள் தானியத்தை இங்கிலாந்தில் குறைவான விலைக்கே கொண்டு வந்து சேர்க்க ஆரம்பிக்கும் வரை, ஆங்கில நாட்டு விவசாயிகள் போட்டியை எதிர் நோக்கியிருக்கவில்லை. இருப்புப் பாதையின் அமைப்பில் பெரும் முன்னேற்றமும் கப்பல்களின் வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டிருக்காததால் இறக்குமதியின் வேகம் ஏற்பட்டிருக்கவில்லை. பிற நாடுகளிலிருந்து தானியத்தை ஏற்றி வரத் தேவையான வசதிகள் பல்வேறு நாடுகளும் ஈடுபட்டிருந்தப் போர்களால் தடைப்பட்டிருந்தன. ருஷ்யா — கிருமியப் (Crimea) போர் (1854—56) முடிந்தும் தனது பொருளா தாரச் சீர்திருத்தங்களைக் கவனித்துக் கொண்டிருந்தது. ஜெர்மனி, டென்மார்க்குடனும், ஆஸ்திரியாவுடனும் சண்டையிட்டு விட்டுப் பிரான்சுடன் மோதல்களை ஆரம்பித்துக்கொண்டிருந்தது. அமெரிக்க உள்நாட்டுப் போர் நடைபெற்றது. ஆங்கில நாட்டுச் சரக்கு களுக்குத் தேவை இந்நாடுகளில் பெருகியது. இக்காரணங் களால் இந்நாடுகளில் தானிய உற்பத்தியும், இங்கிலாந்தில் தானிய இறக்குமதியும் தடைப்பட்டிருந்தன.

பெருகி வந்த மக்கள் தொகையும், ஆஸ்திரேலியாவிலும், கலி போர்னியாவிலும் தங்கம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருந்ததும் 1850க் குப்பின் சீராக விலை ஏற்றம் ஏற்படவும், வேளாண்மைப் பெருக்கத் துக்கும் வழிவகுத்தன. 1850 முதல் 1873 வரை ஏற்பட்ட செழிப்பு இதற்கு முன்னர் எப்போதுமே ஏற்பட்டிராத செழிப்பாகும். தொழில்கள் நிறைந்த நகர்ப்புறங்களில் வேலை வாய்ப்புக்கள் பெருகின. கூலி விகிதங்கள் உயர்ந்தன. பொருளாதார நிலை மேம் பாடு அடைந்தது. விலைகள் உயர்ந்தன. எனினும் மக்கள் செழிப் புடன் வாழ்ந்தார்கள். 'தானியத்துக்கு நல்ல விலை கிடைத்தது. மலிவு விலையில் உணவுப் பொருட்கள் கிடைத்தன. விவசாயிகள் மேம்பட்ட நிலையிலிருந்தனர். நகர்ப்புறப் பகுதிகட்குச் சென்ற

மக்களில் தொழிலாளர்கட்கும், கைவினைஞர்கட்கும், இருப்புப் பாதை அமைக்கப்பட்டு வந்ததால் அதிலும் பிற இணைத் தொழில் களிலும் வேலைகள் கிடைத்தன. சரியான ஊதியமும் கிடைத்தது.

புதிய முறைகளும், கருவிகளும், விவசாயப் பெருக்கத்துக்கு உதவின. அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டதுடன் பெருவாரியாக விவ சாயத்தில் முதலீடுகள் செய்யப்பட்டன. பெரும் பண்ணைகள் நவீன முறையில் ஏற்பட ஆரம்பித்தன. முந்திய நூற்றுண்டிலும், பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் தொடக்கத்திலும் கண்டுபிடிக்கப் பட்ட நவீன விவசாய முறைகளை மக்கள் கையாளத் துவங்கினர். 1838-ல் அரச வேளாண்மைக் கழகமும் (Royal Agricultural society) 1842 இல் அரச விவசாயக் கல்லூரியும் Royal Agricultural Gollege) விவசாய வேதியியல் சங்கமும் (Agricultural Chemistry Association) விவசாய வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் உதவின. நாட்டில் எண்ணற்ற விவசாயச் சங்கங்கள் தோன்றின. விவசாயக் கண் காட்சிகள் நடைபெற்றன. புது முறைக் கருவிகள், முறைகள் பற்றிய செய்திகள் பரப்பப்பட்டன. இது விவசாயிகளிடையே போட்டி மனப்பான்மையை ஏற்படுத்தியதால் உற்பத்தி பெருகிற்று. விவசாயத் தொழிலில் அதிக மூலதனம் செய்யப்பட்டது. புதிய விஞ்ஞான முறைகளை விவசாய—இரசாயன நூல்கள் விளக்கின. நடை முறையில் கையாளவும் உதவின. நவீன முறையில் எருக்கள் தயார் செய்யப்பட்டன. புதிய கால் நடைத் தீவனங்கள் பயிரிடப் பட்டும், இறக்குமதி செய்யப்பட்டும், கால்நடைப் பராமரிப்பில் பெருத்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. புதிய விவசாயக் கருவிகளான அறுவடை இயந்திரங்கள், போரடிக்கும் இயந்திரங்கள், கலப்பைகள், விதைக்கும் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டன. புதுமறை வடிகால் சாதனங்கள் ஏற்பட்டன. உற்பத்திப் பெருக்கத்தால் ஏற்பட்ட மகசூலை விவசாயி முன்போல் தேக்கி வைக்காமல், உடனடியாகப் பரவலாகப் பல இடங்கட்குக் கொண்டு சென்று விற்றுப், பொருள் சேகரிக்கப் போக்கு வரத்து வசதிகள் உதவின. தானியத்தை எடுத்துச் செல்லவும், உரம், விதைகள் முதலியவற்றை வாங்கவும், கால் நடைகளை இடம் மாற்றவும், இருப்புப் பாதைகள் பெரிதும் உதவின, எனவே, பொற்காலம் எனக் கருதப்பட்ட இக்காலத்தில், நாட்டின் சாகுபடி நில அளவு உயர்ந்தது. உற்பத்தி பெருகியது. நவீன முறை விவசாயம் வளர்ச்சியுற்றது. இதனால் நாட்டின் பொருளாதாரம் மிகவும் மேம்பட்ட நிலையில் இருந்தது.

இக்காலத்தில் சமூகத்தில் பெரும் மாறுதல்கள் மறைமுகமாக ஏற்படத்தான் செய்தன. சமூகத்தை அது வெகுவாகப் பாதித்தது. கிராமங்களில் இருந்து மக்கள் வெளியேறினார்கள். 1848 இல்

இரவலர் சட்டம் திருத்தி அமைக்கப்பட்டதால் ஏழைகட்கு உதவிப் பணம் கிட்டாது அவதிப்பட்டனர். பலர் நகர்ப்புறங்களுக்குச் சென்று தொழிலாளியாக ஆயினர்; நாட்டுப் புறத்தில் விவசாயத் தொழிலாளி கிடைப்பது கடினமாயிற்று. நகர்ப்புறங்களில் எளிதாக வேலை கிட்டியது. இருப்புப் பாதை அமைப்பதில் பலர் வேலை பெற்றனர். பிற இணைத் தொழில்களிலும் வேலைகள் கிடைத்தன.

வேளாண்மையில் மந்த நிலை (The Agricultural Depression) (1875—1894):

இங்கிலாந்து நாட்டின் விவசாயத்தில் பொற்காலமாகிய 1850 முதல் 1875 ஆண்டுகளைப் பின் தொடர்ந்து பெரும் மந்த நிலை ஏற்பட்டது. 1875 முதல், கால் நூற்றாண்டுக்கு அந்த நிலை நீடித்தது. இதனால் விவசாயிகள் பெரும் அல்லற்பட்டனர். 1875 முதல் 1885 வரை வசந்த காலத்தில் (Spring) அதிகப் பனியும், கோடையில் அதிக மழையும் விவசாயத்தைப் பாழ்படுத்தின. 1884 முதல் 1892 வரை இரு முறைதான் நல்ல விளைச்சல் இருந்தது. 1890க்குப் பிறகு மழையின்றி கடும் வறட்சி ஏற்பட்டது. கால் நடை நோய்கள் பெருகின. கால் நடை நோய்களான ப்ளூரோ நிமோனியா, ஈரலுருக்கி, பன்றிக் காய்ச்சலும் பெருகின. கால் நடைகள் மடிந்தன. அரசு தலையிட்டு, அத் தொத்து நோய்களைக் கட்டுப்படுத்திய பின்னரே நிலமை சீரடைந்தது. இதனால் வேளாண்மை, மந்த நிலை ஏற்பட்டே தீரும் என்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. 1875லேயே மந்த நிலையின் அறிகுறிகள் காணப்பட்டன. செழிப்பான காலம் 1872டன் முடிந்தது. இது இங்கிலாந்தின் விவசாயப் பொருளாதாரத்தைப் பெரிதும் பாதித்தது. உலக நாடுகள் அனைத்திலுமே மந்த நிலை, பொதுவாக ஏற்பட்டிருப்பினும், பிரிட்டனை அது வெகுவாகப் பாதித்தது. அதன் தீவிரம் சிறிதும் குறையவில்லை. 1876, 1877-இல் அறுவடை மிகவும் குறைந்தது. சாகுபடி செய்யப்பட்ட நிலங்கள் கால் பாகமாகக் குறைந்தது. இதனால் ஏற்பட்ட உணவுப் பற்றாக்குறை, சிறிதளவு மாமிச உற்பத்தி, பிற உணவுப் பண்டங்கள் மூலம் சரி செய்யப்பட்டது. இறக்குமதி செய்யப்பட்ட தானிய அளவு பெருகிவரும் மக்கள் தொகைக்குப் போதுமானதாகயில்லை 1841—45-இல் ஐக்கிய அரசில் உற்பத்தியான கோதுமை, அந் நாட்டின் 90 சதவீத மக்களுக்குப் போதுமானதாக இருந்தது. ஆனால் 1906-இல் 10·6 சதவீத மக்களுக்குத்தான் போதுமானதாயிருந்தது. மேய்ச்சல் தரைகள் உருவான அளவுக்குக் கால் நடைகளிலிருந்து கிடைக்கும் இறைச்சியின் அளவு உயரவில்லை.

மந்த நிலைக்குப் பல காரணங்களுள் மிக முக்கியமான காரணங்களாவன :— 19-ஆம் நூற்றாண்டில் தொழிலபிவிருத்திக்கு

உதவியாக அமைந்திருந்த தடையிலா வாணிபக் கொள்கை விவசாய வளர்ச்சிக்கு முட்டுக்கட்டையாக அமைந்தது. பாராளு மன்றத்தில் தொழிலதிபர்களும், வணிகர்களும், செல்வாக்கு மிகுந்த வர்களானபடியால் தடையிலா வாணிபச் சார்புடையவர்களாயிருந் தனர். தடையிலா வாணிபம்; வாணிபத் தொழில் துறைகளைச் சிறக்கச் செய்ததெனினும், 1873க்குப் பிறகு விலைகளில் சரிவு ஏற்பட ஆரம்பித்ததும் விவசாயத்துறையை வீழ்ச்சியுறச் செய்தது. உலகில் உள்ள எல்லா நாடுகளிலும் இங்கிலாந்து ஒன்றில்தான் தடையிலா வாணிபக் கொள்கை இருந்தது. எனவே இங்கிலாந்து வெளிநாடுகளைப் பெரிதும் உணவுக்காகவும், கச்சாப் பொருட்களுக் காகவும் நம்பியிருந்தது.

வெளிநாட்டு உணவுப் பொருட்களும் கச்சாப் பொருட்களும் இங்கிலாந்தில் மிகக் குறைந்த விலையில் விற்கப்பட்டன. இதனால் கடும் போட்டி ஏற்பட்டது. 1875—1894இல் 124 மிலியன் ஏக்கர் நிலம் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் சாகுபடி நிலமாக ஆக் கப்பட்டது. கனடா, ஆஸ்திரேலியா, நியூசீலாந்து, அர்ஜென்டைனு, இந்தியா, தென் அமெரிக்கா போன்ற நாடுகள் தங்களின் தானிய உற்பத்தியைப் பெருக்கி விட்டன. அமெரிக்காவின் மத்தியப் பகுதி யிலும், கனடாவின் பிரெய்ரிகள் எனப்பட்ட வயல்களிலும் தானிய உற்பத்தி அதிகரித்ததால், போட்டியின் வேகம் அதிகரித்தது. தென் ருஷ்யா, பால்டிக் நாடுகளும் சேர்ந்து போட்டியை மேலும் அதிகரிக் கச் செய்தன. இந் நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியான கோதுமை விலையுடன் இங்கிலாந்து விவசாயி போட்டிப் போட்டு விற்க முடிய வில்லை.

மேலும் குளிர்ப்பதன முறையும் (Refrigerating process), பனியில்பத்திரப் படுத்தும் முறையும் (cold storage) ஏற்பட்டதால் விரைவில் கெட்டுப் போகும் பொருட்களான இறைச்சியும், பால் பொருட்களும் எவ்விதக் கெடுதலுமின்றி அனுப்பப்படுவதற்கு ஏது வாயிற்று. நியூசீலாந்து, டென்மார்க், ஹாலந்து, ஆஸ்திரேலியா, நார்வே, அர்ஜென்டைனு போன்ற ஐரோப்பிய நாடுகளிலிருந்து இறைச்சியும், பாற்பொருட்களும், பனியில் பத்திரப் படுத்தப்பட்டுத் தாராளமாக இறக்குமதியாயின. அமெரிக்காவிலிருந்து மீனும், மாட் டிறைச்சியும், டப்பாக்களில் அடைக்கப்பட்டு அனுப்பப்பட்டன. இதே போல் பல நாடுகளிலிருந்தும் வெண்ணெய், பாலாடைக்கட்டி, உருளைக்கிழங்கு, பழங்கள் ஆகியவை அதிகம் இறக்குமதியாயின.

இருப்புப் பாதைகள், நீராவிக் கப்பல்கள் பெருகியதால், கச்சாப் பொருட்களையும் உணவுப் பொருட்களையும் விரைவாகவும், லாபகர மாகவும் ஓரிடத்திலிருந்து பிறிதோரிடத்துக்கு எடுத்துச் செல்வது

எளிதாயிற்று. அமெரிக்காவிலும், கனடாவிலும் நெடிய இருப்புப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. அட்லாண்டிக் பெருங்கடலைக் கடந்து செல்ல முன்பு ஏற்பட்டிருந்த பாய்க் கப்பல்களுக்குப் பதில் நீராவிக் கப்பல்களும் எஃகாலான கப்பல்களும் குறைந்த கட்டணத்தில், குறைந்த காலத்தில் பொருட்களை ஏற்றிச் செல்ல ஆரம்பித்தன. எஃகுக் கப்பல் கட்ட ஆரம்பித்ததும், நீராவி இயக்கும் சக்தியாகப் பயன்பட ஆரம்பித்ததும் கட்டண விகிதங்கள் மிகக் குறைந்தன. “ உதாரணமாக நியூயார்க்கிலிருந்து லிவர்பூலுக்கு ஒரு ‘புஷல்’ (one bushel) கோதுமையை ஏற்றிச் செல்ல 1869-இல் 36.75 சென்டும் 1885-இல் 15.39 சென்டும் 1905-இல் 9.09 சென்டும் செலவாயின.” [1] எனவே அந் நாடுகளிலிருந்து அதிக வேகத்தில் தானியம், இறைச்சி, கச்சாப் பொருட்கள் ஆகியவை இங்கிலாந்தில் கொண்டு வந்து குவிக்கப்பட்டன. இக் காலங்களில் பொதுவாகவே விலைவாசிகள் குறைந்தன. விவசாயப் பொருட்களின் விலை சரிந்தது. இங்கிலாந்தின் தடையிலா வாணிபம் வெளி நாட்டுப் போட்டியை மேலும் அதிகரிக்கச் செய்தது. கோதுமையின் விலை 1871—75-இல் ஒரு குவார்டருக்கு 54 ஷி. 8 பென்சாக இருந்தது. 1881—85-இல் 40 ஷி. 1 பென்சாக ஆயிற்று. 1894-இல் 17 ஷில் 6 பென்சாகக் குறைந்தது. இதனால் விவசாயிகளின் வருவாய் வெகுவாகக் குறைந்தது.

பொன்னை நாணயங்களாகக் கொண்ட நாடுகளும், வெள்ளியை நாணயங்களாகக் கொண்ட நாடுகளும், வாணிபத்தில் ஈடுபட்டிருந்தன. பொன்னுடன் ஒப்பிடுங்கால் வெள்ளியின் விலை, இவ்விலை வீழ்ச்சிகளின் காரணமாகக் குறைந்தது. வெள்ளியை நாணயங்களாக உபயோகித்த நாடுகளின் பணத்தின் மதிப்புக்குறைவு, உலக அரங்கில் வாணிபத்தைப் பாதித்தது. வெள்ளியை நாணயமாகக் கொண்ட இந்தியா போன்ற நாடுகள் பல உணவுப் பண்டங்களை வாங்கி இங்கிலாந்துக்கு ஏற்றுமதி செய்தன. அதாவது ரூபாய் நாணயத்துக்கு வாங்கிப் பவுன் நாணயத்துக்கு விற்றதால் பொருட்களை மேலும் மலிவாக இங்கிலாந்தில் விற்பனையாயின. இதனால் இங்கிலாந்தில் விவசாயிகள் மேலும் அவதிக்குள்ளானார்கள்.

விவசாயிகட்கு வருவாய் குறைந்தது. கூலியாட்களின் ஊதியம் குறைந்தது. விவசாயத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டு இருந்தன. உயர் ஊதியக் கொள்கைகளையும் கோரிக்கைகளையும் முதலாளிகள் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. எனவே பலர் நிலத்தை விட்டு வெளியேறினர். நகரங்கட்குச் சென்று குடியேறினர். இளந்தொழிலாளர்கள் வெளிநாட்டுக்குச் சென்றனர். இதனால் கிராமங்களில் வேலையாட்கள் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. ஏற்

கனவே நலிந்து கொண்டிருந்த வேளாண்மையை மேலும் நலியச் செய்தது. வேளாண்மையில் முதலீடு செய்வது குறைவுபட்டு மேலும் விவசாயம் மந்தமடைந்தது. இங்கிலாந்தின் தலையிடா வாணிபக் கொள்கை, நாளடைவில் வேளாண்மையை மேலும் நலி வுறச் செய்தது.

வேளாண்மையில் ஏற்பட்ட மந்தநிலை பொருளாதாரச் சமூகத் துறையில் கடும் விளைவுகளை ஏற்படுத்தவே செய்தது. வேளாண் மைத் துறையிலேயே அதன் கடுமை அதிகம் உணரப்பட்டது.

புது முறை விவசாயமோ, உயர்ரக விவசாயமோ, நவீன விவ சாயக் கருவிகளைக் கையாள்வதோ, முற்றிலும் பாதிக்கப்பட்டது. கடும் போட்டி காரணமாக வேளாண்மைத் தொழில் லாபகரமானதாக இல்லாததால், பெரும்பாலான சாகுபடி நிலங்கள் மேய்ச்சல் தரை யாக மாற்றப்பட்டன. உற்பத்தியில் இதுவரை ஏற்பட்டிராத அளவு வீழ்ச்சி ஏற்பட்டது. 1870-இல் சாகுபடி நிலங்கள் 24 மிலியன் ஏகராக இருந்தன. 1895–ல் சாகுபடி நிலங்கள் 20 மிலியனாகவும், மேய்ச்சல் தரையாக இருந்த 23 மிலியன் ஏகர் நிலம் 28 மிலியன் ஏகராவாகவும் உயர்ந்தது. நிலவாரத் தொகையும், விலையும் மிகவும் குறைந்தன. குடியானவர்கள் மேலும் ஏழைகளாகவும், ஏழைகள் திவாலாகவும் ஆயினர். 1875 முதல் 1905 வரை விவசாய முதலீடு, லாபம் ஆகியவற்றால் ஏற்பட்ட இழப்பு மட்டும் 1600 மிலியன் பவு னுகும் எனக் கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. விவசாயத்தில் ஈடுபட மக்கள் விரும்பவில்லை. நகர்ப்புறத்தை நோக்கி மக்கள் நகர்ந்தனர். கிராமங்களை விட்டு மக்கள் வெளியேறி, வாழ்க்கை நடத்த, தரமான கூலி கிடைக்கும் நகரங்களில் ஜன நெருக்கடி கூடியது. வாடகை கள் அதிகரித்தன. தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கட்கு நல்ல கூலி கிடைத் தது. அவர்கட்கு ஓரளவு வசதியான வாழ்க்கை அமைந்தது. கிராம விவசாயக் கூலிகளுக்குக் கூலி குறைந்தது. அவர்களது வாழ்க்கை வறுமையும், சலிப்பும் நிறைந்ததாயிற்று. தாராளமான இறக்கு மதியால் நாட்டுப்புறத் தானிய ஆலைகளும் அழிவுபட்டன. எனவே நாட்டுப்புற, நகர்ப்புற மக்கள் தொகையின் விகிதம் மாறி யது. கிராமங்களின் மக்கள் தொகை மிகவும் குறைந்தது. அது மேலும் விவசாயத்தைப் பாதித்தது. இவற்றிற்குக் காரணம் நில அடைப்புக்கள் எனக் கருதப்பட்டது. 1881—1906-இல் விவ சாயத்தில் ஈடுபட்டவர்களின் எண்ணிக்கைக் குறைவு பற்றிய அறிக்கையை விவசாயக் கழகம் வெளியிட்டது. அதற்கான காரணத்தை அது ஆராய்ந்தது. "இயந்திரங்களின் உபயோகம் கூடி வருவதும், வெளிநாட்டு இறக்குமதியும், போட்டியும் விலை களின் வீழ்ச்சியை ஏற்படுத்தி வருவதும், விவசாயக் கூலி விகி

தத்தை மிகவும் குறைத்து விட்டதாலேயே விவசாயத்தில் ஈடுபட்டவர்கள் குறையவும், வெளியேறவும் காரணம்,"[1] என அவ்வறிக்கை கூறியது. பிறிதொரு குழு 1906-இல் தன் அறிக்கையில் அதே கருத்துக்களையே பிரதிபலித்தது இதில் குறிப்பிடப்பட வேண்டிய அம்சமாவது, கிராமப்புற மக்கள் தொகை குறைவு. அநேகமாக எல்லா நாடுகளிலும் ஏற்பட்டது. ஜெர்மனி, இத்தாலி, ஐக்கிய நாடுகள் ஆகிய இடங்களிலும் ஏற்படத்தான் செய்தது. ஆனால் பிரிட்டனில் ஏற்பட்ட அளவுக்குக் கடுமையாக வேறு எங்ஙனும் ஏற்படவில்லை. 1870 முதல் 1900-க்குள் கிராம மக்களில் மூன்றில் ஒரு பங்கினர் நிரந்தரமாகவே கிராமங்களை விட்டு நகர்ப் புறங்களுக்கேகி விட்டனர். கிராமப்புற விவசாயியின் நிலை உண்மையிலேயே பரிதாபகரமாய் இருந்தது. நிலம் வாங்க வழியற்ற அவனது வீடுகள் மிகவும் மோசமாயிருந்தன. பென்னட் (Bennet) என்ற வரலாற்று ஆசிரியர் கூறுவதாவது : " வறுமை நிறைந்த வீட்டில் மட்டமான உணவு உண்டு வாழ்ந்த வறியவனே ஆங்கிலக் குடியானவன்".[1] மேலும் ஒரு ஆசிரியர் கூறுவது "இங்கிலாந்தின் சமூகத்தில் இணையற்ற பரிதாபகரமான ஒரு மனிதன் ஆங்கில நாட்டுக் குடியானவன். செழிப்புக்கிடையில் பட்டினி கிடந்தான். ஓய்வற்ற உழைப்பும், பொறுமையும் அவன் சின்னம். நாளை நல்வாழ்வு கிட்டும் என்ற முறையில், நம்பிக்கையற்றவனாக வாழ்ந்தான். வேலையகங்களும், கல்லறையுமே அவனது வாழ்க்கை இடங்களாக இருந்தன" [2].

மேலும் மேலும் கிராமச் சமுதாயம் நகரங்களை நோக்கிப் படையெடுத்ததால் தொழில் நகரங்களில் நெருக்கடி மிகுந்தது. அதனால் வேலையின்மை, சுகாதாரமற்ற நெருக்கமான வசிக்கும் இடங்கள், வறுமை போன்ற பிரச்சனைகள் எழுந்தன. விவசாயிகட்கு வேலையாட்கள் கிடைப்பது மிக அரிதாகி விட்டது. அப்படியே விவசாயக் கூலிகள் கிடைத்தாலும் அவனது வேலைத்தரமானது மிகவும் கீழாக இருந்தது. காரணம் கிராமங்களில் எஞ்சியிருந்தவர்கள், வயோதிகர், பலவீனர்கள், வேலை செய்யப் பயனற்ற அங்கஹீனர்கள், சமூகத்தில் தனித்து விடப்பட்ட அடிமைகள், அல்லது இழி மக்களாகவே இருந்தனர். நாட்டில் வேறு நடவடிக்கைகள் ஏதும் இல்லாமல் விவசாயம் புத்துயிர் பெற முடியாது என்ற நிலைக்கு நலிந்து விட்டது. மேற்சொன்ன நிலையால் தானியச் சாகுபடி நிலங்கள் 40 சதவீதத்துக்கு மேல் குறைந்து விட்டன. தானிய உற்பத்தி குறைந்தது.

1. As quoted in Economic Development of Developed Countries B. C. Tandon P. 105

1, 2. Economic Development of Developed Countries-B C Tandon-P. 105

இங்கிலாந்து முற்றிலும் உணவுத் தானிய இறக்குமதி நாடாக மாறியது. தானிய இறக்குமதி 130 சதவீதம் கூடியது.

விவசாய மந்தத்தின் காரணங்களை ஆராய்ந்தறிய 1882-இல் ரீச்மண்ட் கோமகனுரது (Duke of Richmond) தலைமையில் ஒரு அரச ஆணைக்குழு ஏற்பட்டது. அது தனது அறிக்கையில் மோசமான விளைச்சல், வரிப்பளு, கால்நடைத் தொத்து நோய்கள், விவசாயத் தொழில் நுட்ப அறிவின்மை, கூடிய வாரம், இருப்புப் பாதைக் கட்டணச் சலுகையின்மை, வெளிநாட்டு உணவுப் பொருட்களின் போட்டி ஆகிய காரணங்களைச் சுட்டிக் காட்டியது. எவர்ஸ்லிபிரபு (Lord Eversely) என்பவரது தலைமையிலான மற்ருெரு குழு வேறு பல காரணங்களைக் காட்டியது. வெள்ளி விலை வீழ்ச்சியால் விவசாயம் பாதிக்கப்பட்டதென்றும், நிலச்சுவான்களுக்கும், விவசாயிகட்கும் பொருளாதார நிலை குலைவு காரணமாகப் பெருநட்டம் ஏற்பட்டதையும் சுட்டிக் காட்டியது, சாகுபடி நிலங்களை மீட்க முடியவில்லை. நல்ல விவசாயத் தொழிலாளிகள் நகர்ப்புறங்களுக்குச் சென்று விட்டதால் விவசாய வேலைகட்கு ஆட்கள் கிடைக்கவில்லை. எஞ்சியவர்கள் உபயோகமற்றவர்கள் எனவே விவசாய முறையில் பல மாற்றங்களைப் புகுத்துவது தவிர்க்க முடியாததாயிற்று. சாகுபடி நிலங்கள் மேய்ச்சல் தரையாக்கப்பட்டதால் பல கால்நடைப் பண்ணைகள் உருவாயின. கால்நடைப் பண்ணை, காய்கறித் தோட்டம், பழத்தோட்டம், பூந்தோட்டம், கோழி, வாத்து, பன்றி வளர்த்தல் ஆகியவற்றைத் தானிய உற்பத்திக்குப் பதிலாக ஆரம்பித்தனர். இதனையே இக்குழுவினரும் பரிந்துரை செய்தனர். உருளைக்கிழங்கு போன்ற கிழங்கு வகைகளையும் அவர்கள் பயிரிடச் சொன்னுர்கள். நாளுக்கு நாள் பால், முட்டை, வெண்ணெய், பாலாடைக்கட்டி இவற்றின் உற்பத்தியும், தேவையும் பெருகியன. எனவே நகர்ப்புறங்களில் கால்நடைப் பண்ணைகளும், கோழி, வாத்துப் பண்ணைகளும் பெரும் இலாபம் கருதிப் பெருகின. உள்நாட்டு உணவுப் பொருட்களை வசதி படைத்தவர்களும், வெளிநாட்டு உணவுப் பொருட்களை நடுத்தர, தொழிலாளர் குடும்பத்தினரும் வாங்கினுர்கள்.

வேளாண்மைச் சீர்திருத்தங்கள் (1895—1914) :

வேளாண்மை நலிவுக்குக் கிராமச் சமுதாயம் பலமற்றுப் போனது ஒரு முக்கியக் காரணமாயிருந்தது. விவசாயத் தொழிலாளர்கள் பலர் நகரங்களுக்குச் சென்றிருந்தனர். எனவே அரசாங்கம் தலையிட்டு ஏதாவது செய்தாலொழிய விவசாயத்தை மேம்பாட்டையைச் செய்ய இயலாது என்ற நிலை ஏற்பட்டது. எனினும் அரசு உடனடியாக எவ்வித நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ளவில்லை,

வசதியான வாழ்க்கை உடைய கிராமச் சமுதாயமே நாட்டின் சொத்து என்பது உணரப்பட்டு வந்தது. இதை இங்கிலாந்து மிகத் தாமதமாகவே உணர்ந்தது.

இங்கிலாந்தில் நில அமைப்பு இயக்கமும் வரிசுரிமைச் சட்டமும், புதுமுறை விவசாயமும் வழி வழியாகப் பெரும் பண்ணைகளை ஏற்படுத்தியிருந்தது. ஆனால் விவசாயம் மந்தமடைந்ததையும், கிராம மக்கள் பெருவாரியாக வெளியேறியதையும் கண்ட அரசு இவற்றை மாற்றி அமைக்க விரும்பியது. எனவே குடும்பத்துடன் வாழ வசதி கொடுத்து, விவசாயத்தை மேற்கொள்ளும் சிறுநில விவசாயி செறிந்த வேளாண்மைக்கு (Intensive Cultivation) உதவுவான் என்ற கருத்து நிலவியது. 1851-முதல் 1901 வரை விவசாயிகள் வெளியேற்றம் 3,79,000 ஆகும். நில ஒதுக்கீடு செய்து விவசாயியைக் குடியேற்றுவதன் மூலமும், நகரங்களிலுள்ள மக்களை நாட்டுப் புறத்துக்கு மீண்டும் ஈர்க்கலாம் என எண்ணப்பட்டது. அத்துடன் இறக்குமதி, கட்டுப்பாடுகள், வரிகள் ஏற்படுத்துவதாலும், கூட்டுறவுப் பண்ணைகளை ஏற்படுத்துவதாலும் அப்போதைய நெருக்கடிகளைச் சமாளிக்கக் கருத்துக்கள் தெரிவிக்கப்பட்டன. ஆகவே அரசு பெரும் பண்ணைகளை அழித்துவிட்டுக் கிராமச் சமுதாய நலனைப் பேணத் தீர்மானித்தது. அதற்குப் பெரும் நிலச்சுவான்கள் எதிர்ப்புத் தெரிவித்தனர். என்றாலும் கூட சமூக நலனைக் கருத்தில் கொண்டு அரசாங்கம் முதலில் இரு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டது. ஒன்று நிலஒதுக்கீடு (Allotment) மற்றொன்று சிறு நிலவுடைமைகளை (Small holdings) ஏற்படுத்துவது. ஒதுக்கீடு என்பது சிறு நிலங்களைத் தனி நிலச் சுவான்களோ அல்லது வட்டார அதிகாரிகளோ கூலிகளுக்கு ஓய்வு கிடைத்த வேளைகளில் பயிர் செய்வதற்காகக் குத்தகைக்காரகப் பிரித்து விடுவதாகும். விவசாயம் செய்பவனுக்கு மட்டும் போதுமான அளவில், கால் ஏகரிலிருந்து ஐந்து ஏகர் வரை அது இருக்கலாம். தனது சொந்த நலன் கருதி நிலச் சுவான்கள் அத்தகைய விவசாயியைத் தன் குத்தகைக்காரராக ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தனர். எனவே அரசு 1882-இல் ஒதுக்கீடு விஸ்தரிப்புச் சட்டம் ஒன்றை ஏற்படுத்தியது. இதன்படி வட்டாரக் குழுக்கள், நிலங்களை வாங்கி வேலியிட்டுத் தேவையான கட்டடங்களையும் கட்டி நிலம் வேண்டுபவர்களுக்கு விற்க உரிமை பெற்றது. இதற்கானக் கடன்களை விவசாயி ஐம்பது ஆண்டுகளில் தீர்க்கலாம். இதனால் எதிர்பார்த்தப் பலன் கிட்டவில்லை. வட்டாரக் குழுக்களுக்கு நிலச்சுவான் தன் நிலத்தை விற்க வேண்டுமென்ற கட்டாயம் இல்லை. குழுக்களும் அவற்றைச் சரியாகச் செய்யவில்லை. 1887-இல் ஏற்பட்ட சட்டம் நிலத்தைக் கட்டாயமாக ஆர்ஜிதம் (Acquisition) செய்ய அதிகாரமளித்தது.

தேவையான, விவசாயம் செய்யத் தகுதியானவர்கட்கு நிலங்களைக் கட்டாயமாக வாங்கித் தர வட்டாரக் குழுக்களுக்கு அதிகாரம் வழங்கியது. 1894-ல் ஒரு சட்டம் இதைத் திருச்சபைக் குழுகளுக்கு (Parish Councils) மாற்றியது. இதன் பின் ஒதுக்கீடுகள் நிறைய நடைபெற்றன. 1888-இல் 3,57,000 ஆக ஒதுக்கீடுகள் இருந்தன. 1895 இல் அது 5,79,000 ஆக ஆயிற்று. எனினும் பெரும்பாலான வட்டாரத் திருச்சபைக் குழுக்கள் போதிய கவனம் செலுத்தவில்லை. வேண்டுமென்றே சட்டத்தைப் புறக் கணித்தனர். 1907 வரை 850 ஏகர் நிலங்களே பெறப்பட்டிருந்தன. ஆகவே 1908-இல் சிறுநில உடைமை ; (Small holdings and Allotments) ஒதுக்கீடு சட்டம் பிறப்பிக்கப்பட்டது. இதன்படி தேவைக்கேற்ப நிலங்களைப் பெற்று சிறு விவசாயிகட்கு உடைமையாக்குவது வட்டாரக் குழுக்களின் கட்டாய வேலையாக்கப் பட்டது. அவை மறுத்தால் விவசாயக் கழகம் (Board of Agriculture) தலையிட்டு, ஆவன செய்ய அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. இதன் பின்னர் எல்லா மட்டங்களிலும், எல்லாக் குழுக்களிலும் நிலங்களை விலைக்கு வாங்கியோ, குத்தகைக்காகப் பெற்றோ, தானாகவே தந்தாலும் அல்லது கட்டாயமாகப் பெற்றோ தேவையான விவசாயி கட்கு வழங்க வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது. நிலங்களின் விலை நடுவர்களால் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இவ் வேலைகளைக் கவனிக்க ஆணையர்கள் (Commissinors) நியமிக்கப்பட்டனர். குழுக்களுக்கு நில ஆர்ஜிதத்துக்கு ஆகும் செலவுகளைச் சமாளிக்க அரசு நீண்ட காலத்தவணை முறையில் கடன்களும், உதவிப் பணமும் அளித்தது. இந்நில ஒதுக்கீட்டு இயக்கத்தின் மூலம் விவசாயக் கூலிகளின் துயரங்களை ஓரளவுக்குத்தான் தீர்க்க முடிந்ததே தவிர செழிப்பு ஏற்படவில்லை. தனிச் சிறுநில உடைமைகளை ஏற்படுத்தினால்தான், விவசாயத்தில் தன் குடும்பத்துடன் விவசாயி ஈடுபட்டுச் செறிந்த விவசாயம் செய்ய வழி ஏற்படும் என்று கருதப்பட்டது. 20 முதல் 50 ஏகர் நிலம் தரப்பட்டு வீடு போன்ற வசதிகளும், ஏற்படுத்தித் தந்தால் விவசாயி தன் நேரத்தை நிலத்தில் செலவிடுவான் என்று கருதப்பட்டது. எனவே குத்தகையாளர் முறை மாற்றப்பட்டு நில உடைமை உள்ள விவசாயி ஏற்பட வேண்டுமென்பது உணரப் பட்டது. இந்த அடிப்படையிலேயே நில உடைமை, ஒதுக்கீட்டுச் சட்டங்கள் ஏற்பட்டிருப்பினும் 1912-இல் சிறுநில உடைமை, நில ஒதுக்கீட்டுச் சங்கம் (Small Holdings of Allotment Association) இவ்வியக்கத்தைப் பெரிதும் விளம்பரப்படுத்தியும் கூட, அவற்றால் பெரும் நன்மைகள் விளையவில்லை. பல சிறு பண்ணைகள் ஏற் பட்டிருப்பினும் நில உடைமை உள்ள விவசாயி (Peasant Proprietors) என்ற இனம் வெகுவாகத் தோற்றுவிக்கப்படவில்லை. வீடுகள் இல்லாமல் விவசாயத்தை மேற்கொண்டவர்கள் ஊக்

கத்துடன் ஈடுபடவில்லை. வீடுகள் கட்டிய பின் வாரம் உயர்ந்ததால் ஊக்கம் இழந்தனர். வீடு கட்டவோ பெரும் செலவு ஆனது. வட்டாரக் குழுக்களோ அதிகம் வீடுகளைக் கட்டித் தரவில்லை. 1908 முதல் 1914 வரை அவை 774 வீடுகளையே கட்டித் தந்தன. மேலும் நிலவுடைமைகள் பெற்றவர்கள் பலர் விவசாயம் பற்றிய அறிவோ அனுபவமோ அற்றவர்கள் மூன்றில் ஒரு பங்கினரே தகுதியானவர்கள். பலர் குத்தகைக்கே எடுத்துக் கொண்டனராதலால் அதிக அக்கறையற்றவர்களாயிருந்தனர். பலர் பிற துறைகளில் சலிப்படைந்து அத்துறைக்கு வந்தவராவர். எனவே சிறு நிலங்களைக் குத்தகைக்கு விட்டது நட்டமென்றும், தவறு எனறும் பின்னால் உணரப்பட்டது. நிலத்தை விலைக்கு வாங்கிய சிலரே தங்கள் மூலதனத்தின் ஒரு பகுதியை நிலத்திலிட்டு உழைத்தனர். இக் காரணங்களுடன் முதல் உலகப்போர் துவக்கமும் இவ் வியக்கங்கட்கு முட்டுக்கட்டையாக அமைந்தது.

இராணுவத்தை விட்டு விலகி வந்தவர்கட்காக 1919இல் நிலக் குடியேற்ற வசதிகள் சட்டம் ஏற்பட்டது. இவர்கள் சிறு பண்ணைகளை அமைத்துக் கொள்ளும் நோக்கத்துடன் ஏற்பட்டச் சட்டம் தோல்வியுற்றது. நிலங்களின் விலையதிகமானதால் சிலரே அதனால் பயன் பெற்றனர். 1926ல் ஏற்பட்ட சிறுநில உடைமை, நில ஒதுக்கீட்டுச் சட்டம் (Small holdings and allotments act) சிறுநில உடைமை அல்லது சிறு பண்ணை என்பது ஒரு ஏக்கருக்கு அதிகமாகவும், ஐம்பது ஏக்கருக்கு மிகாமலும் இருக்கவேண்டும் என்ற வரையறையை ஏற்படுத்தியது. ஐம்பது ஏகருக்கும் மிகும் பண்ணைகளாயின் வருமானம் 100 பவுனுக்கு மிகாதிருக்க வேண்டும் என்றும் கூறியது. 1931இல் ஏற்பட்ட விவசாய நில (பயன்பாட்டு)ச் சட்டம், சிறு நில உடைமைகள், ஐந்து ஏகர் இருக்கலாம் எனினும் அவை நகரங்களுக்கு அருகில் இருக்க வேண்டும் என்றும் கூறியது. அவற்றில் தகுதி வாய்ந்த வேலையற்ற இளைஞர்களைக் குடியேற்றி காய்கறித் தோட்டங்கள், கோழி, வாத்துப் பண்ணைகள் ஏற்படுத்தவும் வழி செய்தது. சிறந்த குறிக்கோளைக் கொண்ட இத்திட்டம் பணப் பற்றுக் குறையால் நிறைவேற்றப்படவில்லை.

அரசு, மேலும் விவசாயத் துறையில் ஊக்கம் தர, பல ஆக்கப் பணிகளைத் தொடர்ந்து மேற்கொண்டது. விஞ்ஞான, தொழில் நுட்ப சாதனைகள் விவசாயத் துறையில் புகுத்தப்பட்டன. மண் வள ஆராய்ச்சி, மண்வளத்துக்கேற்ப பயிர் வகைகளைத் தேர்வு செய்தல், பயிர் நோய்கள், கால் நடை நோய்த்தடுப்பு முறைகள் ஆகியவை கவனம்பெற்றன. ஆராய்ச்சிகள் நடைபெற்றன. அரச விவசாயக் கழகம் 1838இல் ஏற்பட்டது. அது விவசாய முன்

னேற்றத்திற்குப் பெரிதும் உதவியது. 1889இல் ஏற்பட்ட விவசாயக் கழகம், கல்விக் கழகத்துடன் (Board of Education) இணைந்து செயல்பட்டு, விரிவான திட்டங்களைத் தயாரித்தது. மத்திய மாநில அரசுகள் பரிசோதனை நிலையங்களையும், (Experimental station) கல்லூரிகளையும் ஏற்படுத்த உதவின. 1909இல் பல அபிவிருத்திக் குழுக்கள் ஏற்பட்டன. பயிர் நுண்ணியல் (Plant pathology), பயிர் வளர்ப்பு, பழ உற்பத்தி, பால் பண்ணைகள், விவசாயப் பொருளாதார ஆராய்ச்சிகட்கும் அபிவிருத்திகள் ஏற்படுத்தவும் தாராளமாக அரசு கொடைகளை வழங்கியது. விவசாயத் தொழிலையும், நுட்பக் கல்வியையும் அரசும், வட்டார ஆணைக் குழுக்களும் வளர்க்க உதவின. கல்லூரிகளில் மாலை நேர-பகுதிநேர வகுப்புக்கள், சொற்பொழிவுகள், கண்காட்சிகள் முதலியன ஏற்பட்டன. விவசாயிகட்கு ஆலோசனை கூறுதற்காக, ஊர் சுற்றும் ஆலோசகர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர்.

மேலும் பாராளுமன்றம் 1875, 1883, 1900, 1906 ஆகிய ஆண்டுகளில் பல விவசாய நில உடைமைச் சட்டங்களை (Agricultural holdings acts) இயற்றியது. பண்ணைகளில் பாடுபட்டு அபிவிருத்தி செய்துள்ள குத்தகைக்காரர்களைச் சரியீடு இல்லாமல் வெளியேற்றுவதை இவை தடுத்தன. கால் நடைகளை நன்கு பராமரிப்புச் செய்யத் துப்புரவு விதிகளைக் கையாளும்படிச் செய்யவும், நோய்கள் பரவாது தடுக்க விதிமுறைகளைக் கட்டாயமாக்கும் சட்டங்களும் ஏற்பட்டன. 1896இல் விவசாய வரிகள் சட்டம், வரிகளைப் பாதியாகக் குறைத்தது. 1923இல் ஒரு சட்டம்; அதை மேலும் பாதியாக்கியது. 1929இல் முற்றிலும் அது நீக்கப்பட்டது.

மேலும் பல திட்டங்கள் தீட்டப்பட்டன. நிலத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல், இறக்குமதிகளைத் தடைசெய்தல், வரி விதித்தல் போன்ற திட்டங்களை நிதி அமைச்சரான லாயிட்ஜார்ஜ் (Lloyd George) ஒரு குழுவை ஏற்படுத்தி ஆராயச் செய்தார். அதன் சிபாரிசு கட்கேற்பத் திட்டங்கள் தீட்டப்பட்டன. எனினும், முதல் உலகப் போர் துவங்கியதால் அவை நிறை வேற்றப்படவில்லை.

இருபதாம் நூற்றுண்டில் வேளாண்மை :-

இங்கிலாந்தின் விவசாயத்தில் பல மாறுதல்களைச் செய்வது மிக அவசியம் என்று அரசால் உணரப்பட்டது. அதற்கிணங்க பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன. நிலத்தைத் தேசீய உடைமையாக்கல், இறக்குமதி வரிகள், தடைகள் ஏற்படுத்தல், நில மதிப்புக்கேற்ப வரிவிதித்தல் போன்றவைகளை ஏற்படுத்தத் திட்டங்கள் இருப்பினும், இறக்குமதியை ஒழுங்குபடுத்துதல் மட்டுமே உருப்பெற்றது.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்திலிருந்த சூழல்களும், முதல் உலகப் போரின் துவக்கமும் அரசின் நடவடிக்கைகளைத் தவிர்க்க முடியாதனவாக மாற்றின. முதல் உலகப் போரின்போது (1914—1919) இங்கிலாந்தின் விவசாயம் பல மாறுதல்கட்கு உட்பட்டது. போர் துவங்கியபோது இங்கிலாந்து தொழில் மயமான நாடாக விளங்கிக் கொண்டிருந்தது. எனவே உணவுப் பொருள்கட்கு மட்டு மின்றி, கச்சாப் பொருள்களுக்கும் வெளிநாட்டை நம்பியிருந்தது. எனவே அதன் கப்பல்களும் வெளிநாட்டு வாணிபமும் பெருகி யிருந்தன. போர் துவங்கியதும், அதன் வெளிநாட்டு வாணிபம் தடைப்பட்டது. ஜெர்மனியின் நாசகாரிக் கப்பல்கள், நீர் மூழ்கிக் கப்பல்கள், யூ-படகுகள் (U—Boats) ஆகியவை வெளிநாட்டு வியா பாரத்தை மிக அபாயகரமானதாக ஆக்கி முடக்கின.

அந்நிலையில் இங்கிலாந்தின் உணவு உற்பத்தி உள்நாட்டுத் தேவையில் ஐந்தில் இரு பங்குக்கும் குறைவாகவே இருந்தது. 1870இல் இருந்த சாகுபடி நிலங்களைக் காட்டிலும் 4·75 மிலியின் ஏகர் குறைவாகவேயிருந்தது. விவசாய வேலைகளில் ஈடுபட்டிருந் தோர் எண்ணிக்கையும் வெகுவாகக் குறைந்திருந்தது. மொத்த மக்களுக்கு 125 நாட்களுக்கான உணவே உற்பத்தியாகிக் கொண் டிருந்தது. ஆண்டின் மற்ற நாட்களுக்கு, அதாவது மீதி 240 நாட் களுக்கு வெளிநாட்டு உணவு இறக்குமதியை நம்பியிருந்தது. பல முயற்சிகள் செய்யப்பட்டும் கிராமச் சமுதாயத்தில் எவ்வித மாறு தலும் முன்னேற்றமும் ஏற்படவில்லை. எனவே உள்நாட்டு உணவு உற்பத்தி நிலையைச் சரிசெய்ய, அவசர அவசிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியதாயிற்று.

உணவு உற்பத்திக் குறைவு விலைவாசிகளை நிலையற்றதாகச் செய்தது. 1917இல் விலைவாசிகள் 120% உயர்ந்தன. உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்கும், சாகுபடி நிலங்களை மேலும் தயார் செய்யவும் பல நடிவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன. எனினும் 1913இல் இருந்த சாகுபடி நிலங்களுக்கும் குறைவாகவே 1916இல் சாகுபடிப் பரப்பு இருந்தது. கோதுமை, உருளைக்கிழங்கு உற்பத்தி குறைந்து கொண்டேதான் போயிற்று. பெரும்பாலான விவசாய மக்கள் இராணுவத்தில் சேர்ந்தனர். பலர் யுத்த தளவாட, வெடி மருந்துச் சாலைகளில் வேலைக்குச் சென்றுவிட்டனர். ஆதலால் விவசாய வேலைக்குப் போதிய மனிதபலம் கிட்டவில்லை. வெளிநாட்டு உணவு இறக்குமதி ஜெர்மனியின் நடவடிக்கைகளால் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது.

ஆகவே அரசர்ங்கம், தலையிடாக் கொள்கை, தலையிடா வாணிபக் கொள்கை ஆகியவற்றைச் சிறிது தவிர்க்க வேண்டியதாயிற்று.

விலைவாசிக் கட்டுப்பாடுகள், இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடுகள், விவசாய முன்னேற்றம், உணவுப் பொருட்கள் உற்பத்தி ஆகியவற்றில் தலையிட்டு ஆவன செய்ய முனைந்தது. 1916இல் விவசாயக் கழகத்துக்குப் பல அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டன. உணவுப் பொருட்கள் சீராக விநியோகிக்கப்படவும், உணவுப் பொருட்கள் அளிப்பு, விலைவாசிகள் உயர்வு குறித்து ஆராயவும், விலைகளை நிர்ணயிக்கவும் வேளாண் துறை ஒன்றும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1916ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் ஏற்பட்ட சட்டப்படி உணவு அமைச்சகத்தின் கீழ் உணவுக் கட்டுப்பாட்டு அதிகாரி நியமிக்கப பட்டார். அவருக்கு உணவுப் பொருள்களின் உற்பத்தி, நுகர்வு, நகர்த்தல், சேமித்துவைத்தல், பெறுதல் போன்றவற்றில் தலையிட்டுச் சீர் செய்தல், உணவுப் பண்டங்கள் தயாரிப்பு நிலையங்கள், விற்பனை நிலையங்களை அவசியமானால் அவற்றைக் கைப்பற்றவும் உணவுப் பொருட்களின் விலையை விசாரித்து நிர்ணயம் செய்வதும், உற்பத்தியைப் பெருக்கஆக் கவழிகளை ஆராய்ந்து செயல்படுத்தவும், அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டன. உணவு உற்பத்தித்துறை வேறு, தனியாக ஏற்படுத்தப்பட்டது. மேலும் தானிய உற்பத்திச் சட்டம் (Corn Production Act) ஒன்று 1917இல் இயற்றப்பட்டது. அதன்படி விவசாயக்கழகம், குறைந்தபட்ச விவசாயக்கூலி நிர்ணயம் செய்ய அதிகாரம் பெற்றது. கோதுமை, ஓட்ஸ். ஆகியவற்றிற்குக் குறைந்தபட்ச விலை உறுதியளிக்கப்பட்டது.

இவற்றின் காரணமாக 1916 முதல் 1918 வரையில் 14,00,000 ஏகர் நிலம் சாகுபடியின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டது. உணவுத் துறையின் கீழ் 26,00,000 ஏகர் சாகுபடி நிலம் ஏற்படுத்தும் குறியீட்டை எட்ட முடியவில்லை என்றாலும், முன்னேற்றம் குறிப்பிடத் தகுந்ததாயிருந்தது. முன்பு 125 நாட்களுக்கே உணவு உற்பத்தி செய்த நாடு 155 நாட்களுக்குப் போதுமான உணவை 1918-இல் உற்பத்தி செய்தது என சர்தாமஸ்மிடில்டன் (Sir Thomas Middleton) என்பார் குறிப்பிட்டுள்ளார். கோதுமை 54 சதவீதமும், உருளைக்கிழங்கு 68 சதவீத உற்பத்திப் பெருக்கத்தையும் அடைந்தது. மூன்று மிலியன் ஏகர் மேய்ச்சல் தரை, பயிர் செய்வதற்குத் தகுதியாக்கப்பட்டது. சிறுநில உடைமைகளும், நில ஒதுக்கீடுகளும் பெருகின. இப்பெரு முன்னேற்றத்திற்கு அரசாங்க நடவடிக்கைகளே காரணம் என்பது ஒப்புக்கொள்ளக் கூடியதே.

போருக்குப் பின் (1920 முதல் 1939 வரை):

விவசாய முன்னேற்றத்தின் அவசியம் எல்லோராலும் வெகுவாக உணரப்பட்டது. அரசு தகுந்த நடவடிக்கைகளாலும், தாராளமாக உதவி செய்ய வேண்டுமென்றும், இங்கிலாந்து உணவு விஷயத்தில்

தன்னிறைவு பெறுவதற்கு வழி வகுப்பதும் வலியுறுத்தப்பட்டது. போர் நிறுத்தம் விவசாய நிலையில் உடனடியாக எந்த சௌகரியத்தையும் ஏற்படுத்தவில்லை. கப்பற்பலத்தை இங்கிலாந்து அதிகம் இழந்திருந்தது. அவ்விழப்புக்களைச் சரி செய்யும் வரை வெளிநாட்டு வாணிபம் மந்தமாகவே இருந்தது. பொருளாதார நிலையில் இங்கிலாந்து பல நடவடிக்கைகள் மூலம், சில நிரந்தர மாற்றங்களைச் செய்ய வேண்டியதாயிற்று. தடையிலா வாணிபம், தலையிடாக் கொள்கை ஆகியவற்றினுல் ஏற்படும் பல குறைபாடுகளை உலகப் பேர் இங்கிலாந்திற்கு உணர்த்திற்று. பல நாடுகள் இங்கிலாந்தைப் போலத் தொழில் முன்னேற்றம் அடைந்திருப்பினும், அவற்றின் நிலை இங்கிலாந்தைப் போல் நிலையற்றதாகவோ அல்லது கடினமானதாகவோ அமைந்திருக்கவில்லை. போருக்குப் பின், இங்கிலாந்து தனது அங்காடிகள் பலவற்றை இழந்திருந்தது. வெளிநாடுகளைக் கச்சாப் பொருட்களுக்காகவும், உணவுப் பொருட்களுக்காகவும் நம்பியிருப்பது எவ்வளவு அபாயமானது என்பதைப் போர்க்கால அனுபவங்கள் விளக்கியிருந்தன. எனவே விவசாயத் துறையில் பெரிதும் முன்னேற்றங்களைக் காண அரசும், மக்களும் முனைந்தனர். உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்காவிட்டாலும் கூட இதுவரை ஏற்பட்டிருந்த முன்னேற்றத்தையும் ஊக்கத்தையும் குறைந்து விடாமல் பார்த்துக் கொள்வதே ஒரு பிரச்சினையாக அமைந்து விட்டது.

கனடா, ஐக்கிய நாடுகள் விவசாயத்தில் கண்ட முன்னேற்றம், தானிய உற்பத்தி ஆகியவை காரணமாக, விலைத் தேக்கம் கடுமையாக ஏற்பட்டது. வெளிநாட்டுப் போட்டி காரணமாக ஆங்கில நாட்டு விவசாயிகள் துயருற்றனர். எனவே விவசாயிகள் அரசு கொடைகள் மூலமும், பாதுகாப்பு வரிகள் மூலமும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டினர். ஆனல் 1917-ல் ஏற்பட்ட தானிய உற்திச் சட்டம் உத்திரவாதம் செய்தக் குறைந்தபட்ச விலை, வார நிர்ணயம் குறைந்தபட்ச விவசாயக் கூலி போன்ற பலன்களை 1921-இல் ஏற்பட்டச் சட்டம் ரத்து செய்ததால் விவசாயிகள் பல நன்மைகளை இழந்தனர். எனினும் 1924-இல் ஏற்பட்ட விவசாயக் கூலிச் (ஒழுங்குபடுத்தும்) சட்டம், கூலி நிர்ணய முறையை மீண்டும் ஏற்படுத்தியது. கட்டுப்பாடுகள் அனைத்தும் ரத்து செய்யப்பட்டதன் காரணமாக விவசாயம் மீண்டும் தலையிடாக் கொள்கையினுல் பாதிக்கப்பட்டது. அதன் விளைவாக விளை நிலங்களும் கூட மேய்ச்சல் தரைகளாக மாறின. விலைகள் குறைந்தன. 1920 இல் ஒரு குவார்ட்டர் 86 ஷில்லிங் 4 பென்சாக் இருந்த விலை 1922-இல் ஒரு குவார்ட்டர் 40 ஷில்லிங் 9 பென்சாகக் குறைந்தது, தொடர்ந்து விலை குறைந்துகொண்டே வந்தது. 1921 முதல் 1929 வரை விவசாயம் பெரும் கஷ்டநஷ்டங்களுக்கு உள்ளாயிற்று அவ்

வாண்டுகள் "இருண்ட காலம்" (Black Years) எனப்பட்டன. அதற்குப் பல காரணங்கள் உண்டு. அறுவடை மிக மோசமானது. அறுவடைக் காலங்களில் மழை பெய்து நிலைமையை மேலும் மோசமாக்கியது. கால்நடை நோய்கள் பெருகின. விவசாயக் கூலி விகிதம் மிகவும் குறைந்தது. 1921-இல் ஏற்பட்ட விவசாயக் கூலி நிர்ணயச் சட்டங்கள் ரத்தானபடியால், நியாயமான கூலி கிடைக்க வழியில்லாது போயிற்று. விவசாயம் செய்வது மிகவும் அதிகம் செலவாகும் ஒரு தொழிலாகக் கருதப்பட்டது. பிற நாடுகளில் ஏற்றுமதி செய்யும் தானிய அளவுக்கு ஏற்ப விவசாயிகளுக்கு மானியங்கள் தரப்பட்டன. ஆனால் தடையிலா வாணிபத்தைப் பின்பற்றிய இங்கிலாந்தோ, விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருப்போருக்கு எவ்விதப் பாதுகாப்பும் அளிக்கவில்லை. விவசாயக் கூலிகள் அதிகம் ஈடுபடுத்தப்பட்டதனால் கூலி அதிகம் தரவேண்டி இருந்தது. வேலை நேரமும், கூலியும் தொழிலாளர்களுக்கு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருந்ததால், உற்பத்திச் செலவைக் குறைப்பது இயலாததாயிற்று.

விலைகள் வீழ்ச்சிக்கு முக்கியக் காரணங்கள் இங்கிலாந்தின், அமெரிக்காவின், செலாவணிக் குறைப்புக் கொள்கை, அமெரிக்கா, கனடா நாடுகளில் தானிய உபரி உற்பத்தி, போருக்குப் பின் ஐரோப்பிய மக்களின் வாங்கும் சக்தியின் குறைவு ஆகியவையாகும். எனவே அரசாங்கம் விவசாயிகட்குத் தேவையான பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை எடுப்பது அவசியமாயிற்று. தலையிடாக் கொள்கை பின்பற்றப்பட்டாலும் பல நடவடிக்கைகள், கட்டுப்பாடுகள் உடனடித் தேவையாயின. விவசாயக் குழுவின் பரிந்துரையின் பேரில் கூலியை நிர்ணயம் செய்ய, மைய ஊதியக்கழகங்கள் (Central Wages Board) 1924-இல் ஏற்படுத்தப்பட்டன. விவசாயக் கடன் சட்டம் (Agricultural Credit Act) 1923-இல் ஏற்பட்டது. இதன்படி நில அடமான சங்கங்களுக்குப் (Land Mortgage Associations) பொதுக் கடன் வழங்கும் ஆணையர்கட்குக் கடன்களை வழங்க அதிகாரம் தரப்பட்டது. சங்கங்கள் விவசாயிகட்குக் கடன்களை வழங்கின. அக் கடன் தொகையை எளிய தவணைகளில் அறுபது ஆண்டுகளில் விவசாயி திருப்பித் தரலாம். குறைந்த ஆண்டுகளில் திருப்பித்தரும் கடன்களும் அளிக்கப் பல வங்கிகளில் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. சொத்துக்கள் பற்றிய சட்டம் (Law of Property) 1923-இல் சொத்து நிலம், குத்தகை நிலம் ஆகியவற்றைத் தவிர, பிறவகையான நிபந்தனைகளைத் தடை செய்தது. 1926-இல் வட்டாரக் குழுக்கள் நிலங்களைக் குத்தகைக்கு விடவோ, விற்கவோ, நிலங்களைப் பெற அதிகாரம் பெற்றன. 1923-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் ஒன்று, தலவரிகளிலிருந்து விவசாயிகட்கு விலக்களித்தது. 1926-இல் விற்பனைச் சரக்குகளில் குறியிடும் சட்டம் (Merchandise

Marks Act) இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருட்களின் விவரங்களைத் தெளிவாகக் குறிக்குமாறு ஆணையிட்டது.

இது போன்ற பல்வேறு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டும்கூட நிலைமை சீரடையவில்லை. விலைகள் குறைத்து கடுமையான மந்த நிலையை நோக்கிப் பொருளாதாரம் சென்று கொண்டிருந்தது. 1931-இல் நிலைமை மிகவும் மோசமடைந்தது. நிதி நிலை, வாணிபம், தொழில் சீரழிந்தன. தடையிலாவாணிபக் கொள்கையால் இங்கிலாந்து மிகவும் பாதிக்கப்பட்டது. எனவே மேலும்பல,புதிய நடவடிக்கைகளையும், கொள்கைகளையும் உருவாக்கி விவசாய மேம்பாட்டுக்குவழி வகுப்பது, நியாயமானதும் அவசியமானதும் ஆயிற்று

வருவாயைப் பெருக்கவும், வெளிநாட்டுப் போட்டியைத் தவிர்ப்பதற்காகவும் இறக்குமதி வரிச் சட்டம் (Import Duties Act) 1923-இல் ஏற்பட்டது. அச்சட்டம் ஆடம்பரப் பொருட்கள், மலர்கள், பழங்கள், காய்கறிகள், ஹூட்ஸ் உருளைக்கிழங்கு, செயற்கை உரங்கள், விவசாயப் பண்ணைக் கருவிகள் ஆகியவற்றின்மீது இறக்குமதிவரி விதித்தது. மேலும் இத்துறையில் பயன்படும் ஆலோசனைகளைத் தவிர, சுங்கவரி விதிப்பு ஆலோசனைக் குழு (Tariff Duties Advisory Committee) ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1932-இல் கோதுமைச் சட்டம் (Wheat Act), கோதுமை உற்பத்தியாளர்களுக்கு உதவித் தொகை தர வழி செய்தது. விலை நிலைமைகளினுல் ஏற்படும் இழப்புக்களைச் சரி செய்வதற்காக உதவிப் பணம் அளிக்கப்பட்டது. கோதுமைக் குழு (Wheat Commission) ஏற்பட்டு விவரங்களைச் சேகரித்து உதவித் தொகையை ஆண்டு தோறும் நிர்ணயித்தது. ஆனுல் போட்டிகளைச் சமாளிக்க இயலாத ஒரு தானிய உற்பத்திக்கு உதவி செய்வது தவருகும் என்று குறை கூறப்பட்டது. 1931-இல் விவசாயப் பொருட்களின் விற்பனைச் சட்டம் (Agricultural Marketing Act) விவசாய உற்பத்திப் பொருட்களின் விற்பனைக்கு உதவும் வகையில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அதுவரை விவசாயப் பொருட்களின் உற்பத்தி, கொண்டு செல்லுதல், வகைப்படுத்துதல், விற்பனை செய்தல் போன்றவற்றிற்கு உதவும் அமைப்புக்கள் ஏதும் கிடையாது. 1933-இல் ஏற்பட்ட சட்டம், இறக்குமதிப்பொருட்களைக் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்களின் மூலம் சீரான விநியோகத்துக்கு வழி செய்தது. 1937-இல் ஏற்பட்ட விவசாயச் சட்டம் ஓட்ஸ், பார்லி பயிரிடுவது குறையாதிருக்கத், தரமான விலையை உறுதியளித்தது. மேலும் பால், பாற்பொருட்கள், உருளைக்கிழங்கு பன்றி இறைச்சி போன்றவற்றிற்கும் விலை நிர்ணயம், விற்பனை ஒழுங்கீடுகளையும், விவசாய விற்பனை வாரியங்கள் (Agricultural Marketing Boards) கவனித்துவந்தன. 1925-இல் பீட் சர்க்கரை உற்பத்தியைப பெருக்க அரசு உதவியது

எனினும், இங்கிலாந்து உலகப் போட்டியைச் சமாளிக்க இயல வில்லை. புல்வெளிகளைச் சாகுபடி நிலங்களாக ஆக்க, ஊக்கம் தர 1939-இல் ஏகர் ஒன்றுக்கு 2 பவுன் வீதம் மான்யமாக அளிக்கப் பட்டது.

எல்லாவற்றிலும் மிக முக்கியமான திட்டமாகப் பால் விற்பனைத் திட்டம் (Milk Marketing Scheme) அமைந்தது. அதற்காகப் பால் விற்பனை வாரியம் (Milk Marketing Board) ஏற்படுத்தப்பட்டது. அதன் மத்திய வாரியம், அதன் அதிகாரத்துக்குட்பட்ட வட்டாரக் கிளைகளை ஏற்படுத்தவும், பால் உற்பத்தியையும், விநியோகத்தை யும் கட்டுப்படுத்தவும் ஆகிய அதிகாரங்களையும் பெற்றது. இதன் படி பால் உற்பத்திச் செய்வோர் இவ்வாரியங்களில் உறுப்பினர்கள். பால் முழுவதையும் இவ்வாரியங்கள் பெற்றுப் பாலாகவோ, அல்லது பாற்பொருட்களாக மாற்றியோ விநியோகம் செய்யும். அதன் சொந் தத்திலேயே பாற்பொருட்களாக மாற்றும் நிறுவனங்களை நிறுவியது. இதுபோன்ற அமைப்புக்கள் முட்டை, இறைச்சி விற்பனைக்காகவும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. ஆனால் இத்திட்டங்களுக்கு முதலில் விவ சாயிகளும், பண்ணைப் பொருட்கள் உற்பத்தியாளர்களும் எதிர்ப்புத் தெரிவித்தனர். பொருட்களின் விலை அதிகம் என்று பொதுமக்கள் குறை கூறினர். நாளடைவில் இது எல்லோராலும் விரும்பப்பட் டது. இது போன்ற அமைப்புக்கள் பெருகின.

இரண்டாவது உலகப் போர்—(1939—1945) 1939, செப்டம் பரில் ஜெர்மனியுடன் ஏற்பட்டபோது, இங்கிலாந்தின் நலிவுற்றிருந்த விவசாயத்துறைக்கு மேலும் பல சங்கடங்கள் ஏற்பட்டன. மீண்டும் பிரிட்டன் உணவுப் பொருட்களைத் தன்னால் இயன்ற அளவு உற் பத்திச் செய்து கொள்ள வேண்டியதாயிற்று. உணவுத்துறை அமைச்சரே, உணவுப் பொருட்களை வாங்குபவராகவும், விநியோகம் செய்பவராகவும் ஆனார். உணவுப் பொருட்கள் அனைத்துக்கும் உரிய விலைகள் அரசால் உறுதி செய்யப்பட்டன. போர் நீண்ட நாட் கள் நடக்கும் என எதிர்பார்க்கப்பட்டதால் உணவுப் பங்கீடு முறை உடன் செயல்படுத்தப்பட்டது. ஒவ்வொரு வட்டரத்துக்கும் போர்க் கால விவசாயக் குழுக்கள் அதிகமான அதிகாரங்களுடன் ஏற்படுத் தப்பட்டன. உணவு உற்பத்தி, உரம், கருவிகள் வழங்கும் வேலைகள் எல்லாம் இக்குழுக்களிடம் விடப்பட்டன. விவசாயிகள் இக்குழுக் களின் அறிவுரைகளின்படியே விவசாயம் செய்ய வேண்டும். அக்குழுக்களின் ஆணைகளுக்குட்படாத விவாயிகட்கு அபராதங்கள் விதிக்கப்பட்டன. சரியாகப் பயிரிடப்படாத நிலங்களை அவைகளே எடுத்துக்கொள்ள அதிகாரம் தரப்பட்டது. உணவுப் பொருட்களின் பற்றுக்குறை மிகவும் கடுமையாக இருந்ததால், முடிந்த அளவு உச்சநிலையை விவசாயத் துறையில்

அடையப் பெரு முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. போர் துவங்கியபோது இங்கிலாந்தில் 52,000 உழுக்கருவிகள் (Tractors) இருந்தன. 1934-இல் அவை 1,75,000 ஆக உயர்ந்தது. 1939-இல் விவசாய நிலங்களாகப் புல் நிலங்களை மாற்ற ஏகருக்கு இரண்டு பவுன்கள் வீதம் அரசு மான்யம் அளித்தது. கோதுமை, உருளைக்கிழங்கு, பீட் சர்க்கரை ஆகியவற்றின் சாகுபடிப் பரப்பு இரட்டித்தது. புதிதாக 6,50,00,000 ஏகர் நிலம் உழப்பட்டு விவசாயம் செய்யப்பட்டது. புல் வெளிகள், பாழ்நிலங்கள், பூங்காக்கள், கோல்ப் (Golf) மைதானங்கள் எல்லாம் உழுது பயிரிடப்பட்டன. விவசாய ஆராய்ச்சி ஆலோசனைக் குழுவும் (Agricultural Research Council), விவசாய அபிவிருத்தி ஆலோசனைக் குழுவும் (Agricultural Improvement Council) 1941-இல் ஏற்படுத்தப்பட்டன. புல்வெளியைப் பயிர் நிலமாக மாற்றவும், தோட்டங்களைப் பயிர் வளர்க்கும் இடங்களாக மாற்றவும், அவற்றில் கோதுமை, ரை, பயிரிடவும் மான்யங்கள் வழங்கப்பட்டன. வடிகால், நில மாற்றியமைப்புப் போன்ற செலவுகளில் பாதியையும் அரசு அளித்தது. உழுக் கருவிகளும், பிற விவசாயக்கருவிகளும், உரங்களும் விநியோகிக்கப்பட்டன. விவசாயத்தை இயந்திர மயமாக்கி உற்பத்திப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தும் நோக்கத்துடன் விவசாயப் பொறியியல், பொறியியற் பயிற்சி நிலையங்களும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. தேசிய விவசாயப் பொறியியல் கழகம் (National Institute of Agricultural Engineering) ஒன்று பெட்போர்டுஷயரில் (Bedfordshire) அமைக்கப்பட்டது. இது விவசாயிகட்கும், பண்ணை நிர்வாகிகட்கும் பெரும் சேவை செய்தது.

கால்நடை அபிவிருத்தியிலும் இணையான கவனம் செலுத்தப்பட்டது. பசுக்களின் எண்ணிக்கை மேலும் 7,50,000 ஆக உயர்ந்தது. ஆனால் ஆடுகள், பன்றிகள், கோழிகள் எண்ணிக்கை குறைந்தது. பால் குடிப்பதை ஊக்குவிக்கப் பால் குடிப்பு அதிகரிப்பு இயக்கம் ஏற்பட்டது, குழந்தைகட்கும், பாலூட்டும் தாய்மார்களுக்கும் இலவசமாகவோ, குறைந்த விலையிலோ, பால் விநியோகம் செய்யப்பட்டது.

போர்க்காலங்களில் விவசாயத் தொழிலாளர்கள் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. இராணுவத்தில் பலர் சேர்ந்தனர். எனவே பற்றுக்குறையைச் சமாளிக்கப் பெண்கள் நிலப்படை (Women's Land army) ஏற்பட்டது. அவர்களும் போர்க் கைதிகளும், தொண்டர்களும் விவசாய வேலைகளில் ஈடுபட்டனர். கூலி விகிதங்களும் உயர்ந்தன. இத்தகைய நடவடிக்கைகளால் விவசாயம் செய்யப்பட்ட நிலப்பரப்பு ஒன்றரை மடங்காக உயர்ந்தது. உணவுப் பொருட்களின் உற்பத்தி அதிகரித்தது. கால்நடைகளின் தரம்

உயர்ந்தது. பண்ணைப் பொருட்களும், பாற்பொருட்களும், இறைச்சியும் அதிகம் உற்பத்தியாகியது. போருக்கு முன்பு இருந்த நிலையைக் காட்டிலும் உணவு உற்பத்தி 24 சதவீதம் கூடியது. மக்கள் தொகை சற்றே கூடியிருப்பினும், உள்நாட்டு உணவுப் பொருட்களின் அளிப்பும் கூடியிருந்தது. போருக்கு முன் மொத்த கோதுமை அளிப்பில் இங்கிலாந்தின் உற்பத்தி 12 சதவீதமாக இருந்தது. 1945-இல் 32 சதவீதமாக உயர்ந்தது. 1954-இல் 42 சதவீதமாகக் கூடியது.

1945-இல் போரின் முடிவு உணவு விஷயத்தில் எவ்விதச் சிரமங்களையும் தீர்த்துவிடவில்லை. மாறாக, ஐரோப்பாவின் பல பகுதிகளில் குறிப்பாக உணவு உற்பத்தி செய்யும் ருஷ்யக் கோதுமை வயல்கள் நாசமடைந்ததால் உலகமே உணவுப் பஞ்சத்தில் சிக்கும் அபாய நிலை ஏற்பட்டது. எனவே நாட்டில் உணவுப் பங்கீட்டு முறை 1954-இல் எடுபடும் வரை தொடர்ந்து அமுலிலிருந்தது. உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்கி இறக்குமதியைக் குறைக்க எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் விரும்பின. அரசும் அந்த நோக்குடன் செயல்பட விரும்பியது. ஏனெனில் வெளிநாடுகளை நம்பி இருப்பது, அதுவும் போர்க்காலங்களில் எத்துணை கடினமானதும், அபாயமானதும் என்பதை உணர ஆரம்பித்தனர். இரு நூற்றாண்டுகட்கு முன் கடன் அளிக்கும் நாடாகத்திகழ்ந்த இங்கிலாந்து இப்போருக்குப் பின் கடனாளியாக ஆயிற்று. எனவே இப்பொருளாதார நெருக்கடி தீர அதிக ஏற்றுமதி செய்யவும், குறைந்த இறக்குமதி செய்யவும் நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டியதாயிற்று. இறக்குமதிகளைக் குறைக்கும் வழி வகைகளில் உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்குவது தலையாயதாகும். மேலும் போருக்கு முன் இருந்த நிலை இங்கிலாந்தில் மட்டுமின்றி உலகநாடுகள் எல்லாவற்றிலும் மாறிவிட்டிருந்தது. மக்கள் தொகை கூடியிருந்தது. பல நாடுகளில் விவசாயப் பெருக்கம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருந்தது எனினும் உணவுப் பற்றாக்குறை ஏற்படும் அபாயம் இருந்துகொண்டே யிருந்தது. சிறு பண்ணைகள், சிறுநில விவசாயிகள், அங்காடி நிலையைப் பொருட்படுத்தாது பொருட்களை விற்றுவிட வேண்டிய சூழ்நிலையிலிருந்தனர். 1945-க்கு பிறகு வெளிநாட்டின் விற்பனை நிலையங்கள், வட்டங்கள் ஏற்படுத்தி விலை நிர்ணயம் செய்து தானிய வியாபாரத்தைச் சீராக்க முயன்றனர். எனவே இங்கிலாந்தும் நீண்டகாலச் சீரான திட்டங்களின் மூலம் ஆக்க ரீதியில் செயல்படத் தீர்மானித்தது. முதல் உலகப் போருக்குப் பின் அரசு நடவடிக்கைகளை ரத்து செய்ததால் ஏற்பட்ட நிலை திரும்ப ஏற்படாமல் 1945-இல் பார்த்துக்கொண்டது. வட்டாரப் போர்க்கால விவசாயக் குழுக்கள் விவசாயத்தை மேற்பார்க்கவும் விவசாயிகட்கு விளக்கங்கள் அளிக்கவும் தொடர்ந்து வைத்துக் கொள்ளப்பட்டன. சில விவசாயப் பொருட்களுக்குத் தரப்பட்ட

விலை உறுதிப்பாடு நீடிக்கப்பட்டது. மான்யம் வழங்குதல் தொடர்ந்து நடந்தது. விவசாயத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைவுபடாது பாதுகாத்துக் கொள்ளும் வகையில் ஊதிய விகிதம், தொழில் சூழ்நிலை திருத்தியமைக்கப்பட்டது. 1947-இல் ஏற்பட்ட விவசாயச் சட்டத்தின் அடிப்படையிலேயே இங்கிலாந்து தொடர்ந்து செல்ல ஆரம்பித்தது.

போருக்குப்பின் இங்கிலாந்தின் விவசாயக் கொள்கை இருகாலக் கட்டங்களில் நிறைவேற்றப்பட்டன. முதற்காலம் 1947 முதல் 1954 வரையிலும்; மற்றது 1954-க்கு பின் ஏற்பட்டதாகும், முதற் காலக் கட்டத்தில் விரிவான விவசாய (Extensive Cultivation) அடிப்படையில் முன்னேற்றம் காண்பதுடன் பழைய பிரிட்டிஷ் முறை விவசாயத்தை ஏற்படுத்தும் நோக்கத்துடனேயே செயல்பட்டது. போர்க் காலத்திலிருந்தது போலவே, முக்கிய உணவுப் பொருட்களைக் குறியீட்டுடன் உற்பத்தி செய்வதும், விலை நிர்ணயம் செய்து, ஆண்டொன்றுக்குச் சுமார் 40 மிலியன் பவுனை விவசாயத்தில் முதலீடு செய்து, மேலும் விவசாயத்தை விரிவடையச் செய்வதும் அடிப்படையாய் அமைந்தது. ஆனால் உலக உணவு உற்பத்தியும், இங்கிலாந்தின் உற்பத்தியும் உயர்ந்து வருவதைக் கண்டவுடன் தனியார் இறக்குமதி செய்வதையும், உற்பத்திச் செய்வதையும் ஊக்குவிக்க ஆரம்பித்தது. எனவே 1954 ஜுலை மாதம் 3-ஆம் நாள் உணவுப் பங்கீடு முறை ரத்து செய்யப்பட்டது. அதிலிருந்து இரண்டாம் காலக்கட்டம் துவங்கிற்று. அரசின் கொள்கை எல்லா வகையான விவசாயப் பொருட்களின் உற்பத்தியையும் பெருக்குவதை விடுத்துத் தேவையான பொருட்களின் உற்பத்தியிலே அதிகக் கவனம் செலுத்தும் நிலை ஏற்பட்டது. 1957-இல் மொத்த உற்பத்தி 60 சதவீதம் உயர்ந்தது, 1947-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் அடிப்படையில் உறுதி செய்யப்பட்ட விலைகள் அமுலில் இருந்தன. பீட் சர்க்கரைக்கு விலை உத்திரவாதம் தரப்பட்டது. விற்பனை வாரியங்கள் மூலமாகப் பால், உரோமம் ஆகியவற்றிற்கு விலை உறுதியீடு அளிக்கப்பட்டது. முட்டை, உருளைக்கிழங்கு விற்பனை விலைக்கும், உற்பத்தி விலைக்கும் உள்ள வித்தியாசம் அரசால் உதவி விலையாக (Support Prices) தரப்பட்டது. அதே போல வித்தியாசமாக உள்ள விலையை அல்லது நஷ்டத்தை அரசாங்கம் கோதுமை, ரை, ஓட்ஸ் பார்லி போன்ற தானியங்களின் விற்பனையின்போதும் கொடுத்து உதவியது. பண்ணைப் பொருட்களுக்கும் இதே போல் உதவி தரப்பட்டது. மொத்தத்தில் இது போன்ற அரச மான்யம் சில வரையறைக்குட்படுத்தப்பட்டு பல வகைகளில், அதாவது விவசாயம் செய்யவும், கால்நடை வளர்க்கவும் பண்ணைகள் முன்னேறவும் தரப்பட்டது,

உற்பத்தி, விற்பனை போன்றவற்றைச் சீர்செய்ய பல வாரியங்கள் அமைக்கப்பட்டன. அவற்றின் அங்கத்தினர்கள் சிலர் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டும், சிலர் உணவு அமைச்சரால் நியமிக்கவும் பட்டனர். சில வாரியங்கள் விற்பனை வாரியங்களாகச் செயல்பட்டன. சில பொருட்களுக்கு மொத்த விற்பனையாளர்களாகவும், சில வாரியங்கள் சில பொருட்களின் விற்பனையை ஒழுங்குபடுத்தும் அங்கத்தினராகவும் திகழ்ந்தன. பால் உற்பத்தி விற்பனைக் கழகம் ஏற்பட்டதைப் போலவே 1954-இல் உருளைக்கிழங்கு விற்பனைக் கழகமும் (Potato Marketing Board) 1957-இல் முட்டை விற்பனைக் கழகமும், 1957-இல் பன்றித் தொழில் வளர்ச்சிக் கழகமும் (Pig Industry Development Board) ஏற்பட்டதனால் அவற்றின் உற்பத்தியும், விற்பனையும் ஊக்கம் பெற்றன. இறைச்சி, கால்நடை அபிவிருத்திக் குழு. (Meat and Live Stock Commission) அவ்வாண்டில் ஏற்பட்ட சட்டத்தின் மூலம் உருவானது. அச்சட்டம் மத்திய விவசாய, தோட்டப்பொருள் உற்பத்திக் கூட்டுறவுக் கழகத்தை (Central Council for Agricultural and Horticultural Co operation) ஏற்படுத்தியது. இது போன்ற விவசாயப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்ய அதிகம் மான்யங்கள், உதவிகள் அரசால் தரப்பட்டன. அது உழுக் கருவிகள், உரங்கள் வாங்க, வடிகால் வசதிகள் ஏற்படுத்தவும், வேலிகள், சாலைகள் அமைக்கவும் தரப்பட்டது.

மேலும் கால்நடை அபிவிருத்தி வெகுவாகக் கவனிக்கப்பட்டது. மலைப்பாங்கான மேட்டு நிலங்களில் ஆடு மாடுகள் வைத்திருப்பவர்கள் பனிக் காலங்களில் பத்திரப்படுத்த வசதியில்லாத சமவெளிப் பகுதிகளில் வைத்திருந்ததால் அவை அதிகம் இறந்துபட்டன. குறிப்பாகப் பெண் ஆடுகள் நிறைய மடிந்தன. எனவே கால்நடை அபிவிருத்தியை ஊக்குவிக்க மான்யங்கள் வழங்கப்பட்டன. 1946-இல் மலை மேய்ச்சல் சட்டம் (Hill Farming Act) இயற்றப்பட்டது. அதன்படி மலை மேய்ச்சல் திட்டங்களுக்குப் பாதிசெலவை அரசாங்கம் வழங்கியது. மேய்ப்பவர்களுக்குப் பண்ணைக் கட்டிடங்கள், குடிசைகள், வேலிகள், பனிக்காலக் கொட்டகைகள், சாலைகள், வடிகால் வசதிகள் ஏற்படுத்தவும், புதர்களை வெட்டி மரங்களை நடுவதும் திட்டமிடப்பட்டன. புல் வெளிகளில் தரமான புல் வளரச் செய்தும், எருவிட்டுப் பாதுகாத்தும், கால்நடைகட்கு உதவும் வகையில் வளர்க்கப்பட்டதால், கால்நடை அபிவிருத்தித் திட்டம் வெற்றி பெற்றது. 1956-இல் ஏற்பட்ட சட்டம், அத்திட்டத்தை நீடித்தது.

தோட்டப் பொருட்கள், பண்ணைப் பொருட்கள் உற்பத்திக்கும் உதவும் வகையில் முழுவதும் அல்லது பாதி செலவுக்கு அரசு மான்யம் வழங்கியது. இவ்வாறாக அரசாங்கம் குறுகிய கால, நீண்ட கால அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்கு மான்யங்கள் வழங்கியது.

விவசாயத்தில் ஈடுபடுவோர் தொழில் தெரிந்த உற்சாக மிக்கோராக இருத்தல் வேண்டும் என்று அரசு எதிர்பார்த்தது. முதலீடு செய்ய முடிந்தவர்கள் மட்டும், விவசாயத்தில் ஈடுபடத் தகுதியுடையவராகார். விவசாயத்துறையில் அறிவு, அனுபவம் உடையவராலேயே அத்துறை முன்னேறும் என்று கருதப்பட்டது. தனியார் உரிமை நாட்டு நலனுக்குட்பட்டதாகவும், நிலத்தைப் பயன்படுத்துவது அரசின் கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டதாயும் இருத்தல் அவசியமாயிற்று. அரசு மேற்கொள்வதில் நன்மை தீமைகள் இருப்பதைப் போல் தனியார் நிர்வாகத்திலிருப்பினும் நன்மை தீமைகள் உண்டு. என்றாலும் இரு போர்க் காலங்களிலும் அரசின் ஆதிக்கத்திலிருந்த போது, விவசாயம் செழிப்பாக இருந்தது என்பது ஈண்டு குறிப்பிடத் தகும்.

இங்கிலாந்தில் தற்போதைய விவசாய வேலைகள் இயந்திரங்களின் உதவியாலேயே பெரிதும் செய்யப்படுகின்றன. குதிரைகளைப் பயன்படுத்தியது குறைந்து, உழுக்கருவிகள் (Tractors) உபயோகம் மிகவும் அதிகரித்துவிட்டது. "1939-இல் 6,49,000 குதிரைகள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. 1960-இல் 54,000-மாகக் குறைந்துவிட்டன. அதே நேரத்தில் 1942-இல் 17,000 உழுக் கருவிகள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. 1960-இல் 4,74,000 உழுக் கருவிகள் புகுத்தப்பட்டன. (இது 35 ஏகர் சாகுபடி நிலத்துக்கு ஒரு உழுக்கருவி விகிதமாகும்.)"[1] இதைத் தவிர பரவலாக உழ, விதைக்க, அறுவடை செய்ய, கருவிகளும் உபயோகிக்கப்படுகின்றன. பால் கறக்கவும், பாலைப் புட்டிகளில் அடைக்கவும் கருவிகள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன, பல பண்ணைகளில் மின்சக்தியும், மின் இயக்கச் சாதனங்களும் உபயோகிக்கப்படுகின்றன. கூட்டுறவுக் கழகங்களும், விவசாய மையங்களும், விநியோகிக்கவும், உபயோகத்துக்காகவும் தந்து உதவுவதால், விலைமிகுந்த கருவிகளை வாங்க, விவசாயி முதலீடு செய்ய வேண்டியதில்லை.

வெளிநாட்டு உணவுப் பொருட்களை நம்பியிருக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டு விட்டதால், உணவு விஷயத்தில் தன்னிறைவை நோக்கி இங்கிலாந்து நடைபோடுகிறது. உலகில் மக்கள் தொகைப் பெருக்கம், உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்தைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு வேகத்தில் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்று கூறப்படுகிறது. இது தற்காலிகப் பிரச்சனையாகத் தோன்றவில்லை; ஆதலால் உணவுப் பற்றுக்குறையைத் தீர்க்க, மேலும் அதிகக் கவனத்துடன் இங்கிலாந்து செயல்பட்டேயாக வேண்டும். மக்கள் நெருக்கமுள்ள, தொழில்

1. British Economy B. C. Tandon & Britain-1970 An official Hand Book

மயமான பிரிட்டன் தனது நோக்கத்தை நிறைவேற்றப் பலவழிகளில் நீண்டகாலத் திட்டங்களை நிறைவேற்ற முயலுகிறது. அதாவது உணவு தானியங்களான கோதுமை; ரை, ஓட்ஸ் ஆகியவற்றை மட்டும் பயிரிடாது, தீவனப் பயிர்களான பார்லி போன்றவற்றையும், இப்போதுள்ள சாகுபடி நிலப்பரப்பிலேயே உற்பத்தி செய்வது; உள்நாட்டிலேயே கால்நடைத் தீனி வகைகளை உற்பத்திச் செய்வது; தேவைக்கேற்ப மாட்டிறைச்சி, ஆட்டிறைச்சி, பன்றியிறைச்சியைக் குறைந்த செலவில் உற்பத்தி செய்வது; முட்டை, பால், பாற்பொருட்களின் உற்பத்தியைக் கொஞ்சம் குறைத்துக்கொள்வது போன்ற ஏற்பாடுகளின் மூலம் உணவு விஷயத்தில் தன்னிறைவு பெறுவதும், உபரியை ஏற்றுமதி செய்வதும் அதன் குறிக்கோளாகும்.

எனவே விவசாய மேம்பாட்டிற்கான பல்வேறு நடவடிக்கைகளை, பிரிட்டன் எடுத்துவருகின்றது. அதற்கு ஆதாரமாக விவசாயக் கல்வியை வளர்க்கவும், ஆராய்ச்சிக்கழகங்களை ஏற்படுத்தவும் முயல்கின்றது. இத்துறையில் ஆராய்ச்சிச் செய்வதற்காக விவசாய ஆராய்ச்சிக் கழகம் (Agricultural Research Council) 1931-இல் நிறுவப்பட்டது. கால்நடை மருத்துவம், ஆராய்ச்சியை நடத்தப் பல ஆய்வகங்களை, வைபிரிட்ஜ், சரே, ஹார்ப்பென்டென், ஹெர்ட்போர்ட்ஷயர் ஆகிய இடங்களிலும் ஏற்படுத்தியுள்ளது. வைபிரிட்ஜ் மத்தியக் கால்நடை ஆய்வகத்தை (Central Veterinary Laboratories) உலக நல வாரியம் (World Health Organization) ஏற்படுத்தி உள்ளது. மேலும் விவசாயப் பொருளாதாரச் சேவை (Agricultural Economics Services) பல இடங்களில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. பல்கலைக்கழகங்கள், விவசாயக் கல்லூரிகள், கவுண்டி (County) விவசாயக் கல்லூரிகள், கழகங்கள், பண்ணைப் பள்ளிகள் ஆகியவற்றை ஏற்படுத்தி விவசாயக் கல்வி புகட்டுகிறது. பிரிட்டனில் விவசாயப் பட்டப்படிப்பு, மேல் படிப்புக்காகப் பன்னிரெண்டு பல்கலைக் கழகங்கள் உள்ளன. 1960-இல் தேசிய விவசாய பொறியியல் கல்லூரி (National College of Agricultural Engineering) சில்சோ (Silsoe)வில் ஏற்பட்டுள்ளது. ஓராண்டு முதல் மூவாண்டுகள் வரை உள்ள பட்டப் படிப்புக்கள், சான்றிதழ் படிப்புக்கள், பயிற்சிகள், பகுதிநேர, முழுநேரப் படிப்புக்கள் சிறுவர், சிறுமியர், வயதுவந்தோர்க்கானப் பயிற்சிகள் எனப் பல வழிகளில் விவசாய அறிவை வளர்க்க எண்ணற்ற அமைப்புக்கள் உள்ளன.

தற்போது இங்கிலாந்தில் விவசாயத்தில் சுமார் 7,24,000 மக்கள் ஈடுபட்டுள்ளனர். நாட்டின் மொத்த ஆக்கத்தில் (National Gross Product) 3 சதவீதம் விவசாயத்தின் மூலம் கிடைக்கிறது. நாட்டிலுள்ள 6 கோடி ஏகர் நிலத்தில் 4 கோடியே 80 இலட்சம்

ஏக்கரில் விவசாயம் செய்யப்படுகிறது.[1] எனினும் நாட்டின் மொத்த உணவுத் தேவையில் பாதியளவே உற்பத்தி செய்கின்றது. இப் பெரும் மாற்றங்கட்கு,' அரசாங்கத்தின் நடவடிக்கைகளும் கவனமுமே முக்கிய காரணம் என்றால் மிகையாகாது.

1. Britair 1970-Hand Book

4. தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்.
I. துணி உற்பத்தித் தொழில்

(Technological Advancement. I. Textiles)

18-ம் நூற்றுண்டில் ஏற்பட்ட புத்தமைப்புக்களில் சில, இங்கிலாந்தின் தொழில் நிலையை மட்டுமல்லாது உலகின் தொழில் நிலையையே மாற்றியமைத்தன. பன்னுட்டு வாணிபத்தில் புதிய கட்டத்தைத் துவக்கி வைத்தன. அக்கண்டுபிடிப்புக்களின் கூட்டு விளைவுகள் விவசாயம், கைத்தொழில், போக்குவரத்து போன்ற எல்லாத் துறைகளிலும் காணப்பட்டன. அவை தொழிலில் ஈடு இணையற்றச் சிறப்பான இடத்தை இங்கிலாந்திற்குத் தந்து உலகின் தொழிற்கூடமாக இங்கிலாந்தை மாற்றியமைக்க ஜான்கே (John Kay) ஹார்கிரீவ்ஸ் (Hargreves), ஆர்க்ரைட் (Arkwright), க்ராம்டன் (Crompton) கார்ட்ரைட், (Cartwright) நியூகுமன், (Newcomen) வாட், (Watt), போல்டன் (Boulton), போன்ற பலர் உதவினர்.

இப்புத்தமைப்புக்கள் குறிப்பாக நெசவுத் தொழிலிலும், உலோகத் தொழிலிலும் பெரும் வளர்ச்சியையும், மாற்றத்தையும் ஏற்படுத்தின. இயந்திரங்கள் முதலில் நாட்டின் மிக முக்கியத் தொழிலான துணித் தொழிலிலேயே புகுத்தப்பட்டன. நூற்பும், நெசவும் இயந்திரமயமானதாக ஆக்கப்படும்போது பிற தொழில் துறைகளிலும் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டன.

கம்பளித் துணித் தொழில்:

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சிக்கு முன் விவசாயமே முக்கியத் தொழிலாகும். கம்பளித் தொழில் அத்துடன் ஒரு துணைத் தொழிலாக இயங்கியது. அது குடிசைத் தொழிலாக நடந்தது. அது இல்லத்தொழில் முறை (Domestic System) எனப்பட்டது. துணிவணிகர்கள் ஆட்டுமயிரை, கிராமங்களில் உள்ள தொழிலாளிகளிடம் தந்து அவர்களை நூற்கச் செய்து, நூற்ற

நூலை நெசவாளர்களிடம் அளித்துத் துணியைப் பெற்றனர். இச் செயல் குடிசைகளிலேயே நடைபெற்றது. நூலைச் சிக்கெடுத்தல் சரி செய்தல் முதலான வேலைகளைக் குழந்தைகளும், நூற்றல் நெசவு செய்தலைக் குடும்பத் தலைவனோடு பெண்டிரும் செய்தனர். துணிக்கு சாயமிடுதலையும், அழகுபடுத்துதலையும் தொழிற்சாலைகள் போன்ற நிறுவனங்களில் செய்து வந்தனர். யார்க்ஷயர் போன்ற சில இடங்களில் பணவசதியுள்ள நெசவாளியே சிலருடன் கூடி இவ்வேலைகளைச் செய்து உள்ளூர் விற்பனை நிலையங்களிலேயே விற்று வந்தான். ஆனால் 18-ம் நூற்றாண்டில் உரோமப் பற்றாக்குறை காரணமாக ஆட்டு உரோம ஏற்றுமதி இங்கிலாந்தில் தடை செய்யப்பட்டது. அயர்லாந்திலிருந்து வெளிநாடுகளுக்கு உரோமம் ஏற்றுமதி தடை செய்யப்பட்டது. உள்நாட்டு உரோமப் பற்றாக்குறையைச் சமாளிக்க மேலும் ஸ்பெயினிலிருந்து மரினோ ஆட்டு உரோமம் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. உரோமத்தைப் பிரான்சுக்குக் கடத்துவது கடுமையாகத் தண்டிக்கப்பட்டது. பெருகி வந்த வியாபாரச் சந்தைகளில் துணித் தேவையைச் சமாளிக்க இயந்திரங்களும், இயக்கச் சக்திகளும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. என்றாலும் இயந்திர சாதனங்கள் கம்பளித் துணித் தொழிலில் புகுத்தப்பட நாளாயிற்று. 1824-ல் ஹார்ஸ்பால் (Harsfal) என்பவரால் விசைத்தறிகள் ஊர்ஸ்டெட் (Worsted) நெசவில் புகுத்தப்பட்டு 1835-ல் 5000 தறிகள் செயல்பட்டன. 1860 வரை யார்க்ஷயரில் தொழிற்சாலை முறை ஏற்படவில்லை. கார்ட்ரைட்டால் 1790-ல் உரோமச் சிக்கெடுக்கும் இயந்திரம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டும்கூட அது 1840 வரை கையாலேயே செய்யப்பட்டு வந்தது. இயந்திரங்களை இதில் புகுத்தமுடியாமல் இருந்ததற்குக் காரணம் போதிய ஆட்டு உரோமம் கிடைக்காததே. 1880 வரை ஆஸ்திரேலிய உரோமம் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. மேலும் தேர்ச்சி பெற்ற பொறியாளர்கள் போதுமான அளவு இல்லை. 1815-க்குப் பின்னர் ராணுவத்தில் விடுபட்ட வீரர்களுடன் மக்கள் தொகைப் பெருக்கம் ஏற்பட்டதாலும் இத்தொழிலை எளிதில் கற்று வேலை செய்ய, தொழிலாளிகள் நிறையக் கிடைத்ததாலும் இயந்திரங்களுக்கு அவசியம் ஏற்படவில்லை. ஆகவே இயந்திரங்கள் இத்தொழிலில் புகுத்தப்படாமல் மற்றத் தொழில்களில் புகுத்தப்பட்டன. எனவே 1840-க்குப் பின் இல்லத் தொழில்முறை தொழிற்சாலை முறையாக மாற ஆரம்பித்தது. விசைத்தறிகள் பயன்படுத்தப்பட்டன. ஆஸ்திரேலியா உரோமத்தை இறக்குமதி செய்ததால் கைத்தறி நெசவாளர்கள் அவதியுற ஆரம்பித்தார்கள். 1770-ல் துவங்கி 1840-ல் தான் கம்பளி உற்பத்தி இயந்திரமயமாக ஆரம்பித்தது. குற்றிழை உரோமத் தொழிலில் 85 சதவீதமும், நெட்டிழை உரோமத் தொழிலில் 95 சதவீதமும் யார்க்ஷயரில் வெஸ்ரைடிங், ஸ்காட்லாந்து, மேற்கு இங்கிலாந்திலும் நடைபெற்றது. இவை

கம்பளித்துணி உற்பத்திக்குப் பெயர்போனவை. பிராட்போர்ட் (Bradford), ஊர்ஸ்டெட் (Worsted), நூற்புக்கேந்திரம், லீஸ்டருக்கு (Liecester) அந்நூல் பின்னல் துணித் தொழிலுக்காக (Hosiery) அனுப்பப்படுகிறது. ஹட்டர்ஸ்பீல்டில் (Huddersfield) குற்றிழை உபயோகித்துக் கம்பளி வேலைகள் நடக்கின்றன. டியூஸ்பரியில் (Dewsbury) ஷாடித் (Shaddy) துணியும், கோல் பள்ளத்தாக்கில் (Colne valley டுவீடும் (Tweede) தயாரிக்கப்படுகின்றன. குற்றிழை உரோமத்துணி உற்பத்தி முதலிலிருந்து கடைசிவரை ஒரே இடத்திலும் (Vertical) நெட்டிழை உரோமத் துணி உற்பத்தி (Horizontal) பல இடங்களிலும் நடக்கின்றன. சிக்கறுத்தல், நூற்றல், நெசவு செய்தல் பல்வேறு நிறுவனங்களால் ஏற்றுக்கொள்ளப் பட்டிருந்தன. பின்னர் இது மாற்றியமைக்கப்பட்டு ஒரே இடத்தில் நடைபெற ஆரம்பித்தது. ஆனால் 1950-ல் இத்தொழில் அடைந்திருந்த நிலை 1952-ல் மிகவும் குறைந்தது. 1958 வரை தொடர்ந்து மந்தநிலை நீடித்தது. 1957-ல் சுமார் 21400 பேர் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தனர். ஆனால் 1964-ல் 168000 பேரே வேலை செய்தனர். அதில் பாதிப் பேர் பெண்களே ஆவர். பகுதி விஞ்ஞானத் தொழிலாராய்ச்சித் துறையின் உதவியாலும், பகுதி அத்தொழிலின் மீது விதிக்கப்படும் வரியாலும் ஆட்டு உரோம ஆராய்ச்சித் தொழில் கழகம் செயல்பட்டு வருகிறது. தேசீயக் கம்பளித் துணி நிறுவனம் (National Wool Textiles Corporation) ஏற்றுமதி யாளர்களுக்கும் வெளிநாட்டு அங்காடி வளர்ச்சிக்கும் பெரிதும் உதவி வருகிறது. இலண்டன் உரோம மாற்று நிலையம் (London Wool Exchange) இதில் பெரும்பங்கு வகிக்கிறது.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் தோன்றியது பருத்தித் துணித் தொழில். ஆனுல் கம்பளித் துணித்தொழிலோ பல நூற்றுண்டுகளாகப் பெருவாரியாக நடைபெற்று வந்ததாகும். அதன் உற்பத்தி முறை மாற்ற முடியாதபடி அமைந்துவிட்டது. உரோமம் அதிக அளவில் கிடைக்கவில்லை. மேலும் கிடைத்த உரோமத்தை வேகமாக உற்பத்தி செய்யப் போதுமான தொழிலாளிகள் இருந்தனர். 1790ல் கார்ட்ரைட் உரோமத்தைச் சிக்கெடுக்கும் பொறியை அமைக்கும் வரை அது குடிசைத் தொழிலாகவே இருந்தது. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் கடைசியில் கம்பளி நூற்பும், குற்றிழை, நெட்டிழை ஊர்ஸ்டெட் (Worsted) உரோமம் நூற்க விசைக் கருவிகளும், தொழிற்கூடங்களில் ஜென்னியும் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. பின்னர் நீராவியை இயக்கச் சக்தியாக உபயோகித்தனர். 1824-க்கும் பின் ஊர்ஸ்டட் (நெடிய முறுக்கேறிய கம்பளி நூல்) நூற்க விசைத்தறிகள் பயன்படுத்தப்பட்டன. 19-ஆம் நூற்றுண்டில் லீட்ஸில் (Leeds) விசைத்தறிகளில் ஊர்ஸ்டெட் தயாரிக்கப்

பட்டது. ஆட்டுரோம அபிவிருத்தியால் உரோம உற்பத்திப் பெருகியது. எனினும் உரோமத்தைவிட ஆடுகளை இறைச்சிக்காகவே பெரிதும் வளர்த்தனர். 1817-க்குப் பின்னர் நியூசிலாந்திலிருந்தும், ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்தும் கணிசமான உரோமம் இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது.

இங்கிலாந்தில் கம்பளித் துணித் தொழில் பெருவாரியாக நடந்தாலும், சில மாவட்டங்களில் மட்டும் அதற்குச் சாதகமான இயற்கைச் சூழ்நிலை அமைந்துள்ளது. 1700-ல் கம்பளித் துணித் தொழிலுக்குப் பெயர் போனவை மூன்று பகுதிகளாகும். தென்மேற்குக் கவுண்டிகளான டேவன் (Devon) க்ளஸ்டர் (Glouscester) சோமர்செட் (Somerset), வில்ட்ஸ் (Wilts), கிழக்கு ஆங்கிலியா (East Anglia), யார்க்ஷயரில் வெஸ்ட்ரைடிங் (West Riding) ஆகும். 1800 வரை வெஸ்ட்ரைடிங் மிகவும் புகழ்பெற்ற இடமாயிருந்தது. குடிசைத் தொழில் முறையிலிருந்து நூற்புத் தொழிற்சாலை முறைக்கு மாற்றம் செய்யப்பட்டது. 1924-ல் உரோம நூற்பு வெஸ்ட்ரைடிங்கில் பெருமளவில் செயல்பட்டு வந்தது. பிரிட்டனில் உள்ள கம்பளித்தொழில் நெசவுத்தறிகளில் 60 சதவீதம் வெஸ்ட்ரைடிங்கிலிருந்தது. அது மலைப்பாங்கான நாடு, ஆடுகளுக்குத் தேவையான மேய்ச்சல் தரை அதிகம். உரோமத்தைக் கழுவவும், துணியைச் சுத்தம் செய்யவும் நல்ல நீர்ப்பெருக்கு உண்டு. நீர்ச்சக்தி தடையின்றிக் கிடைக்குமிடமாயும் இருந்தது, பால்டிக் கடல் பகுதியில் வியாபாரம் செய்வதற்கு ஹல் (Hull) என்னும் துறைமுகம் அமைந்திருந்தது. 19-ம் நூற்றுண்டில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்ட பின், இப்பகுதிகளில் இந்தத் தொழிற்சாலைகளுக்குத் தேவையான நிலக்கரி கிடைத்ததால் பிற தொழில்கள் பெருகி, கம்பளித் தொழில் குறைய ஆரம்பித்தது.

1700-ல் முறுக்கேற்றப்பட்ட கம்பளித் தொழில் நார்போக் (Norfolk) பகுதிகளில் பிரசித்தமாயிருந்தாலும், 1860-ல் நீராவி ஆற்றலும், இயந்திரச் சாதனங்களும் அத்தொழிலை மாற்றி அமைத்தன. நார்போக் நெசவாளிகள் யார்க்ஷயர் வியாபாரிகளை நூலுக்காக எதிர்பார்த்திருந்தனர். அருகில் விவசாயப் பகுதிகளாய் இருந்ததால் இயந்திரங்களைப் புகுத்துவதில் எதிர்ப்புக்கள் இருந்தன. நாளடைவில் கம்பளித் தொழில் அங்கு நிலைகுலைந்தது. ஆனால் வெஸ்ட்ரைடிங் ராணுவத் தேவைகளைத் தொடர்ந்து பூர்த்தி செய்து தொழிலில் சிறப்படைய ஆரம்பித்தது. மேற்குப் பகுதியிலும் இதே நிலை ஏற்பட்டது. ஆனால் கிளஸ்டர்ஷயரும், சோமர்செட்ஷயரும் உயர்தரத் துணி உற்பத்தித் தொழிலில் புகழை நிலைநிறுத்திக் கொண்டன. 1860-ல் உள்நாட்டு உரோம உற்பத்தி அளவுக்கு வெளிநாட்டு இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. 1830—1900 வரை உரோமம் கிடைக்காததால் இறக்குமதி ஆதரிக்கப்பட்டது. முக்கிய

மாக ஆஸ்திரேலியா, அர்ஜன்டைனு, தென் ஆப்பிரிக்கா, நியூசிலாந்து, உருகுவே போன்ற நாடுகளிலிருந்து ஆட்டு உரோமம் தருவிக்கப்பட்டது. பிரிட்டன் உலகிலேயே அதிகம் கம்பளி ஏற்றுமதி செய்யும் நாடாகும். 1964-ல் 3.9 மிலியன் கதிரிகளுடன் 3800 தறிகள் செயல்பட்டன. ஜப்பான் 1.5 மிலியன் கதிரிகளுடன் 3500 தறிகளும், இத்தாலி 1.7 மிலியன் கதிரிகளுடன் 23000 தறிகளையும் உடையன.[1] பிரிட்டனில் 1965-க்குப் பின் உற்பத்தி குறைவதும் கூடுவதுமாயுமிருந்தது. நாட்டின் உற்பத்தியில், ஏற்றுமதி கால் பகுதியாகும். 1957-ல் கம்பளி ஏற்றுமதி 140 மிலியன் பவுஞகும். அதில் 30 மிலியன் பவுன் பெருமதிச் சரக்கு ஐக்கிய நாடுகளுக்கும், கனடாவுக்குமாகும். 1965-ல் 150 மிலியன் பவுஞகும். அவை கச்சா உரோமமும், மயிர்க்கழிவுகளும், நூலும், கம்பளிகளும், ஊர்ஸ்டட் துணியுமாகும். 1968-ல் ஏற்றுமதி 180 மிலியன் பவுனை எட்டியது. பிரிட்டனில் அதிகக் கம்பளிப் பொருட்களை வாங்கும் நாடுகள் ஐக்கிய நாடுகள், ஜெர்மன் குடியரசு, கனடா, கிரீஸ், ஸ்வீடன், எகிப்து ஆகும்.

மேலும் ஆராய்ச்சிகள் நடைபெற, பல கழகங்களும் உதவுகின்றன. அவற்றில் முக்கியமானவை கம்பளித் தொழில் ஆராய்ச்சிக் கூட்டுக் கழகமும், கம்பளி நெசவு ஆராய்ச்சிக் குழுவுமாகும். லீட்ஸ் பல்கலைக் கழகம் பிராட்போர்ட் தொழில் நுட்பக் கழகம் ஆகியவையும் பெரிதும் உதவி செய்கின்றன.

பருத்தித் துணித் தொழில் :

முன்பே கூறியது போல், பல புத்தமைப்புக்கள் முதன் முதலில் நெசவுத் தொழிலில்தான் ஏற்பட்டன. விவசாயத்துக்கு அடுத்து முக்கியமாக, கம்பளித் துணித் தொழில் நடைபெற்றுலும், பருத்தித் துணித் தொழிலே பல தடைகளைத் தாண்டி முன்னேற்றம் அடைந்ததுடன் புத்தமைப்புக்களையும் பெற்றது. வெளிநாடுகளில் இங்கிலாந்தின் பருத்தித் துணிக்குக் கிராக்கி ஏற்பட்டது. அத்தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்வதற்கு ஏற்ற அளவில் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்படவில்லை. அதைச் சமாளிக்க இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டன என்பதை அறிவோம். ஆயினும் பழைய தொழில்களில் முக்கியமான கம்பளித் தொழிலில் இயந்திரங்களையோ புத்தமைப்புக்களையோ புகுத்துவதைத் தொழிலாளர்கள் எதிர்த்தனர். தங்கள் பிழைப்பையும், கூலியையும் இயந்திரச் சாதனங்கள் குறைத்துவிட்டதால் எதிர்த்தனர். மேலும் கம்பளித் தொழிலைவிடப் பருத்தித் துணித் தொழில் இயந்திரச் சாதன உற்பத்திக்கு ஏற்றதாய் அமைந்திருந்தது. அதனுல் புதிதாக ஏற்பட்ட பருத்தித்

1. Fact Sheets on Britain-The wool Textile Industry.

துணித் தொழிலில் இயந்திரங்களைப் புகுத்துவதற்கு எதிர்ப்புக்கள் இல்லை. பருத்தி லெவண்டிலிருந்தும், மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலிருந் தும் வந்தது. அதற்குப் போட்டியும் இருந்தது. பருத்தி, போதுமான அளவு கிடைக்கவில்லை. மேலும் பருத்தித் துணி வெளிநாடுகளில் இருந்து வெகுவாக இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. கிழக்கிந்தியப் பருத்தித் துணிகளை, குறிப்பாக சீனு, பாரசீகம், இந்தியா போன்ற நாட்டுச் சரக்குகளை இங்கிலாந்து நாட்டு மக்கள் விரும்பி வாங்கினர். இதைக் கம்பளி, பட்டுத் துணித் தொழிலாளர் எதிர்த்தனர். எனவே கீழை நாட்டுப் பருத்தித் துணியை இறக்குமதி செய்வதை அரசாங்கம் 1700-ல் தடை செய்தது. அச்சிட்ட பருத்தித் துணிகள் ஆடைக்காகவோ, அலங்காரத்துக்காகவோ உபயோகிப்பது தடை செய்யப்பட்டது. வெள்ளைத் துணிகளை (Calico) இறக்குமதி செய்வது அனுமதிக்கப்பட்டதால் நாட்டில் அச்சிடும் தொழில் உருவாயிற்று (Calico printing). அதனால் இந்தியத் துணி இறக்குமதி தொடர்ந்து நடந்தது. 1720—21-ல் உள்நாட்டில் அச்சிட்டாலும், அதை உபயோகிப்பது தடை செய்யப்பட்டது. 1772-ல் முழுதும் பருத்தியால் ஆன துணிகளை ஆடைக்கோ, அலங்காரத்திற்கோ உபயோகிப்பது தடை செய்யப்பட்டது. இதனால் உள்நாட்டிலேயே பருத்தித் துணித் தொழில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது. 1720-லிருந்து 50 ஆண்டுகளாகப் பாதி பருத்தியும், பாதி லினனும் சேர்ந்த துணியை மக்கள் உபயோகித்தனர். பாவுக்கு (Warp) நல்ல பருத்தி நூல் உருவாக்க முடியவில்லை. அதற்குப் பதில் லினன் நூலே உபயோகப் படுத்தப்பட்டது. 1774 ல் பருத்தித் துணி உபயோகம் அனுமதிக் கப்பட்டது. ஆகவே அத்தொழில் மேலும் துவங்கி அபிவிருத்தி அடைய வாய்ப்பேற்பட்டது. 1781—1783-ல் வெளிநாட்டு ஏற்று மதிக்கான அரசு உதவித் தொகைகளும் (Bounties) ஆயத்தீர்வை (Excise duty) சகாயமும், இத்தொழிலுக்குச் சாதகமாக அமைந்தன.

அரசின் தொழிற்கொள்கை மாற்றங்களால் பருத்தித் துணித் தொழிலில் திருப்பம் ஏற்பட்டது. பெருமளவும் போதிய அளவும் கச்சாப்பொருள் கிடைக்க வாய்ப்பிருந்தது. லாபகரமாயும் அமைந் தது. அத்தொழில் வளரப் பல காரணங்கள் உண்டு. முதலாவதாக 1707-ல் இந்திய உபகண்டத்தில் மொகலாயப் பேரரசர் ஔரங்கசீப் இறந்த பின்னர், அந்நாட்டுக் குழப்பங்களினூடே, பிரெஞ்சுக்காரருக்கும், ஆங்கிலேயர்கட்கும் போட்டி ஏற்பட்டது. வாணிபம் பாதிக்கப்பட்டது. பருத்தித் துணி ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வெகுவாகத் தடைப்பட்டது. இங்கிலாந்தின் பருத்தித் துணித் தொழிலை நம்பியே வாணிபம் செய்ய வேண்டியதாயிற்று. இரண் டாவதாக 1721-ம் ஆண்டு ஏற்படுத்தப்பட்ட பருத்தித் துணி இறக்குமதி, உபயோகம் பற்றியத் தடைகள் 1774-ல் நீக்கப்பட்டன.

ஆகவே துணி உற்பத்தி, அச்சிடல், உபயோகம், ஏற்றுமதி, இறக்குமதி, செய்முறை, தொழிற் பிரச்சனைகள் ஏதும் இல்லை. மூன்றாவதாக, பாவு (Warp)க்கான உரமான நூல் உற்பத்திக்காக நீர்ச்சட்டம் (Water Frame) போன்ற சாதனங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருந்தன. கடைசியாக, பருத்தி, கச்சாப்பொருளாக எளிதில் கிடைத்தது. அமெரிக்கக் கண்டத்தில் பருத்தி பயிரிடப்பட்டு இத்தொழில் அபிவிருத்திக்கு வழி கோலியது. துணித்தொழிலில் புத்தமைப்புக்கள் சில பழையனவற்றை மாற்றியமைத்தன. சில புதுமையானவை. பருத்தித் துணித்தொழிலில் ஏற்பட்ட முக்கியப் பிரச்சனை, வளரும் தேவையைச் சமாளிப்பதற்காக உற்பத்தியின் வேகத்தை அதிகரிப்பதாகும். நூல் நூற்பு நடந்த வேகத்திற்கும் நெசவு நடந்த வேகத்திற்கும் பெரும் வித்தியாசமிருந்தது. நெசவு வேகத்துக்கேற்ப நூல் உற்பத்தி இல்லாததால் நெசவாளிகளுக்கு வேலை இருக்கவில்லை. 6 பேர்கள் அல்லது 8 பேர்கள் நூற்றாலே ஒரு தறிக்குப் போதுமான நூல் கிடைக்காது. அதிலும் அறுவடைக் காலங்களில் பெண்கள் வேலைக்குச் சென்று விட்டால் நூல் உற்பத்திக் குறைவு ஏற்பட்டு நூல் கிடைப்பது மிகவும் கடினமாயிற்று. நூல் உற்பத்தியைப் பெருக்கும் கண்டுபிடிப்புக்களில் ஈடுபட்ட வியாட் (Wyot), பால் (Paul), ஹைஸ் (Highs) போன்றவர்கட்கு வெற்றி கிட்டவில்லை.

மேலும் நூற்பு வேகத்தை அதிகரிக்கப் போதுமான தொழிலாளிகள் கிட்டவில்லை. ஆதலால் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டன. இத்தொழிலை இயந்திரமயமாக்க நாட்டில் எதிர்ப்பு இருக்கவில்லை. பருத்தி போதுமான அளவு கிடைக்க வழி இருந்தது. தேவைப் பெருக்கம் அதிகரித்து வந்தது. கம்பளித் தொழிலில் இயந்திரங்களைப் புகுத்துவதால் உள்ள சிரமங்கள் பருத்தித் துணித் தொழிலில் குறைவு. இயந்திரங்களில் மெல்லியதாக நூற்க முடிந்தது. 1794-ல் நியூ இங்கிலாந்து எலிவொயிட்னி (Elewhitney) ஒரு பொறியைக் கண்டு பிடித்தார். அது முதலில் கையாலும், மனித சக்தியாலும், பின்பு குதிரையாலும் இயக்கப்பட்டது. அது ஐம்பது பங்கு வேலையைச் செய்து பருத்தியைச் சுத்தம் செய்தது.

பருத்தி இழைகளைச் சுத்தம் செய்வதற்கு 1748-லேயே ஒரு துருசு இயந்திரம் (Carding Machine) ஏற்பட்டாலும் 1769-ல் அது ரிச்சர்ட்ஆர்க்ரைட்டால் (Richard Arkwright) திருத்தி அமைக்கப்படும் வரை நூற்புத் தொழில் துரிதப்படுத்தப்படவில்லை. இந்நிலையில் துணித் தொழிலில் 1733-ல் எறிநாடா Flying Shuttle) என்னும் கருவி கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. அதைப் பியூரி (Bury) அருகில் வாமர்ஸ்லியில் (Walmersly) ஒரு கம்பளி நெசவாலை அதிபரின் மகனான ஜான்கே (John Kay என்பவர் கண்டுபிடித்தார். இது நெசவின் போது, பாவு நூலுக்கு இடையே குறுக்குநூலைச் செலுத்

தும் சாதனமாகும். இதனால் நெசவு வேகத்தை இரு மடங்கு அதிகரிக்க முடிந்தது. இக்கண்டுபிடிப்புக்கான உரிமையை (Patent) பிறர் மதித்தது மட்டுமின்றி, இக்கருவி வேலையின்மையை ஏற்படுத்திவிடும் எனப்பயந்த கோல்செஸ்டர் (Colchester) நெசவாளிகள் ஜான்கேயைத் தாக்கித் துன்புறுத்தி, ஊரை விட்டே ஓட்டினர். லீட்சுக்குச் (Leeds) சென்ற அவர், அவரது கருவியை உபயோகித்து வந்த நன்றிகெட்ட நெசவாளர்களாலேயே மேலும் அங்கிருந்து விரட்டப்பட்டார். பிரான்சுக்கு ஓடிய அவர், தன் நாட்டினரின் நன்றிகெட்டத் தன்மையை எண்ணி வருந்தி, கடைசிக் காலத்தில் பரிதாபகரமாக, இனந்தெரியாதவராக இறந்துவிட்டார். அவரது பிற புதிய எண்ணங்கள் உருப்பெறாது போயின. இக்காரணங்களால் துணி நெசவுத்தொழில் வேகமாக நடந்தது. ஆனால் அதற்கு இணையாக நூல் உற்பத்திப் பெருகவில்லை. எனவே நூல் நெசவாளிகள் சோம்பி இருந்தனர். நூல் உற்பத்திப் பெருக, நூற்கும் ஜென்னி (Spinning Jenny) என்னும் முதல் புத்தமைப்பு 1767-ல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. ஆகவே வெற்றிகரமான நூற்கும் இந்தக் கருவியைப் ப்ளாக்பர்னைச் (Blackburn) சேர்ந்த ஜேம்ஸ் ஹர்கிரீவ்ஸ் (James Hargreaves) எனும் நெசவாளி, தற்செயலாகக் கண்டுபிடித்தார். அவரது மனைவியின் பெயர் ஜென்னி. எனவே அதற்கு "ஜென்னி" என்று பெயரிட்டு அழைத்தார். கடுமையான உழைப்புக்குப் பின் 1767-ல் அதை ஒரு நேரத்தில் ஏழு இழைகளை நூற்கும் வகையில் மாற்றியமைத்து உரிமையையும் பெற்றார். அதனால் நேர்த்தியான நூல் தயாரிக்க முடிந்தது. ஆனால் அது பாவுக்கு (Warp) உரிய பலமான நூலாய் அமையவில்லை. ஆகவே, அதை லினன் பாவு நூலுக்குக் குறுக்கு நூலாக உபயோகித்தனர். நாளடைவில் ஜான்கேயைப் போலவே, நூற்போர்கள் அவரை வெறுத்துத் தாக்க ஆரம்பித்தனர். அவர் அங்கிருந்து நாட்டிங்ஹாமுக்கு ஓடினார். அங்கு ஒரு தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்தினார். ஆனால் ஜான்கேயைப் போன்ற முடிவு அவருக்கு ஏற்படவில்லை. ஓரளவு லாபம் சேர்த்து நிம்மதியாக வாழமுடிந்தது. அவரது கருவி 1767-ல் 8 கதிர்களையும் 1770-ல் 16-ம், 1784-ல் 80-ம், பின்னர் 120 கதிர்களையும் கொண்டதாக விருத்தி செய்யப்பட்டது. அதிலிருந்து ஜென்னி பெருவாரியாக உபயோகப்பட்டது.

ரிச்சர்டு ஆர்க்ரைட் (Richard Arkwright) தொழிலியலில், குறிப்பாகப் பருத்தித் துணித் தொழிலில் நீர்ச்சட்டம் (Water Frame) எனும் முக்கியமான சாதனத்தைக் கண்டுபிடித்துப் புகழ் எய்தினார். இவர் பிரஸ்டன் நகரைச் சேர்ந்த ஒரு தொழிலாளியின் பதின்மூன்றாவது பிள்ளை. கல்வி வசதி இல்லாமல் ஒரு முடிவெட்டும் தொழிலாளியிடம் தொழில் கற்றுக்கொண்டிருக்கும் போது, பலரிடம் பழகிப்

பேசி, புத்தமைப்புக்களை உருவாக்கும் மனப்பாங்கைப் பெற்றார். பிற கண்டுபிடிப்புக்களைப் போல் மனித சக்தி இல்லாமல் நீரின் சக்தியால் இயக்கப்பட்டதால் இது நீர்ச்சட்டம் எனப்பட்டது. பல உருளைகளை உபயோகித்து நல்லிழை நூற்களை நூற்கும் இது முற்றிலும் புதிய சாதனமாகும். இம்முறை முதலில் லூயிபால் (Lewis Paul) என்ற பிரெஞ்சுக்காரரால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. எனினும் இதன் பெருமை இவரையே சாரும். பிரஸ்டனில் உள்ள நண்பர்களும், நாட்டிங்ஹாமில் (Nottingham) உள்ள இரு பெரும் செல்வந்தர்களான சாமுவேல் நீட் (Samuel Need) ஜருடையாஸ்ட்ரட் (Jerudiah Strutt) இருவரும் இவருக்குப் பெரிதும் உதவினர். கிராம்போர்டு (Gromford) ஸ்ட்ரட்டுடன் சேர்ந்து காலுறை தயாரிக்கும் நூல் ஆலை ஒன்றைத் தோற்றுவித்தார். ஆர்க்ரைட் 1769-இல் அயராத உழைப்பின் பலனை வெற்றிகண்டார். பிற புத்தமைப்பாளர்களைப் போலவே கடும் எதிர்ப்புக்களைச் சமாளிக்க வேண்டியதாயிற்று. அவரது உரிமை (Patent) ரத்தாயிற்று. உற்பத்தியாளர்கள் எதிர்ப்புக்களினூடே அவரது சாதனங்களையும் உபயோகித்து வந்தனர். அவரது தொழிலாக்கத் திறனும், வியாபார நுணுக்கமும் பெரும் செல்வத்தைத் தந்தன. 1786-ல் அவருக்கு அரசு நைட் (Knight) பட்டம் வழங்கியது. தொழிற்சாலை முறையை நிறுவிய அவர் 1792-ல் இறக்குங்கால் பெரும் செல்வந்தராக இருந்தார். அவரது இயந்திரம் உறுதியானது. ஆனால் சற்று முரடான பாவுக்கான நூலைத் தயாரித்தது. ஊடு நூல்கள் ஜென்னியில் தயார் செய்யப்பட்டதால் இது பருத்தித் துணித் தொழிலின் வளர்ச்சியை அதிகரித்தது. இது நீர் விசையால் ஓட்டப்பட்டதால் தொழிற்சாலை முறை உருவாயிற்று. ஸ்காட்லாந்து, டர்பிஷயர் (Derbyshire), லங்காஷயர் போன்ற இடங்களில் பருத்தித் துணித் தொழிற்சாலைகள் கட்டப்பட்டன. இது தொழிற்சாலை முறையின் முதல் கட்டமாகும். ஆனாலும் நீர்விசைத் தேவை காரணமாக அது வெகுவாகப் பரவவில்லை. மேலும் தொழிற்சாலை முறை விரும்பப்படவில்லை. இயக்குபவர்களாகிய பொறியாளர்கள் குறைவு. அவர் ஒரு துருசுக் கருவியையும் (Carding Machine) கண்டுபிடித்தார்.

1776-ல் சாமுவேல் கிராம்டன் என்பவர் 'மியூல்' (Mule) எனும் இயந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தார் அவர் 1753-ல் நடுத்தர வகுப்பில் போல்டன் (Boulton) எனுமிடத்தில் பிறந்தார். சாதாரணக் கல்வி அறிவு கொண்ட அவர் ஐந்து ஆண்டுகள் தனிமையில் சோதனைகள் நடத்தி வெற்றிகண்டார். மான்செஸ்டரில் அது முதலில் செயல்படுத்தப்பட்டது. ஆனால் அவர் அதற்கு உரிமை (Patent) பெறவில்லை. உற்பத்தியாளர்கள் அவருக்கு 100 பவுன்மட்டும் உதவித் தொகையாக அளித்தனர். பாராளுமன்றம் 1812-ல் 5000

பவுன் உதவித்தொகை மட்டும் அளித்தது. அதைத் தொழிலில் முடக்கி, கிராம்டன் இழந்தார். வறுமையில் உழன்ற அவர் 1827-ல் இறந்தார். அவரது "மியூல்", ஜென்னி, நீர்ச்சட்டம் இரண்டையும் இணைத்துத் தயாரிக்கப்பட்டதாகும். அது இங்கிலாந்தில் முதல் முதலில் மெல்லிய திடமான நூலை நூற்று மஸ்லின் துணி உற்பத்தியைச் சாத்தியமாக்கியது. இத்தொழில் அபிவிருத்திக்கு அது பெரிதும் பயன்பட்டதுடன், பெரும் தொழிலதிபர்கள் தோன்ற அது வழி வகுத்தது. கையால் இயக்கப்பட்ட அது, கிளாஸ்கோவைச் சேர்ந்த கெல்லி (Kelly) என்பவரால் 1792-ல் நீர்விசையாலும், நியூலாஞர்க்கைச் சேர்ந்த டேல் (Dale) என்பவரால் பிற இயக்கச் சக்திகளாலும் இயக்கப் பெற்றது. 1803-ல் கிராம்டன் இயக்கச் சக்தியைப் பிரயோகித்து அதை இயக்கினார். பின்னர் நீராவியால் இயக்கப்பட்டது. பின்னர் ஜென்னியும், மியூலும் தொழிற்சாலைகளுக்குக் கொணரப்பட்டுத் தொழிலாளிகளால் இயக்கப்பட்டன. 1850-முதல் 1860 வரை நடுத்தரமான சாதாரண நூல் உற்பத்திக்குப் பெரிதும் பயன்பட்டது. பின்னர் அது ரிச்சர்ட்ராபர்ட்ஸால் (Richard Roberts) தான்இயங்கியாக மாற்றப்பட்டது அதிலிருந்து நூற்பு ஒரு தொழிற்சாலை வேலையாக மாறிற்று. இது பின்னர் கம்பளித் தொழில், பட்டுத் தொழில், லினன் தொழில் ஆகியவற்றிலும் கையாளப்பட்டது.

1792-ல் பருத்தியிலிருந்து விதைகளைப் பிரித்தெடுக்கும் "ஜின்" எனும் இயந்திரம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. பின் விதை நீக்கப்பட்ட பருத்தி வெளிநாடுகளிலிருந்து போதுமானஅளவு இறக்குமதி செய்ய வாய்ப்பேற்பட்டது. இவ்வாருக நூற்புக்கும் நெசவுக்கும் இடையே உள்ள வேகவித்தியாசத்தைப் புதிய நூற்புச் சாதனங்கள் குறைத்தன. நூல் நிறையக் கிடைத்தது. நெசவாளி தேவை அதிகப்பட்டது. அவர்கள் ஊதியம் கூடிற்று. விவசாய வேலையில் ஈடுபட்டிருந்த நெசவாளிகள் விவசாய வேலைகளை விட்டுவிட்டனர். அவர்கள் வருவாய் மிகுந்த, ஒரு சமுதாயமாக மாறினர். அவர்கள் கேட்ட அதிகக் கூலியும், நெசவாளர்களின் பற்ருக்குறையும் நெசவுத் தொழிலில் இயந்திரத்தைப் புகுத்தும் சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தின.

நெசவுத் தொழிலிலும், எதிர்நோக்கிய மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. ஏற்கெனவே 1733-இல் ஜான்கே எறிநாடாவைக் கண்டுபிடித்திருந்தார். ஒரே ஒரு நெசவாளி இதை உபயோகித்து, அகலத் துணியை நெய்ய முடிந்தது. இருவர் இருந்து நெசவு செய்யவேண்டிய துணியை ஒரு தொழிலாளியே செய்ய முடிந்தது. உற்பத்தி வேகமும் அதிகரித்தது. நூல் உற்பத்திப் பெருக்கம் இயந்திரச் சாதனங்களால் அதிகரிக்கவே, உள்நாட்டுத் தேவைக்கும் அதிகமாகவே, வெளிநாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. நெச

வாளிகள் செழிப்புடன் உயர்ந்த வாழ்க்கைத்தரம் உடையவர்களாய்த் திகழ்ந்தனர். அவர்கள் பணவசதி படைத்தவர்களாகவும், தனிச் சமுதாயத்தினராகவும், வாழத் தலைப்பட்டனர். வேலையற்ற நூற்பவர், விவசாயத் தொழிலாளர், படையிலிருந்து விடுபட்ட மாலுமிகள், வீரர்கள் முதலியோருக்கு நெசவுத் தொழில் கவர்ச்சிகரமாயிற்று. அதில் நுழைபவரைத் தடுக்காததால் நெசவாளிகளின் கூலி குறைவாயிற்று. எனவே, அதை மாற்ற, அரசை வற்புறுத்தும் அளவுக்கு முயன்றனர். ஆனால் அரசின் தலையிடாக் கொள்கையால் அது இயலவில்லை. இதனால், நெசவுத் தொழிலில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட வேண்டியதாயிற்று. கூலி விகிதம் மேலும் குறைந்தது.

1785-இல் எதிர்ப்பாராத வகையில் நெசவுத்தொழில் அனுபவமில்லாத டாக்டர் எட்மண்ட்கார்ட்ரைட் (Dr. Edmund Cartwright) என்பவர் ஒரு விசைத்தறியைக் (Power Loom) கண்டுபிடித்தார். வேக்பீல்ட் அருகில் பிராம்டனில் (Brampton) சமயகுரு (Curate) வாக வேலை பார்த்த அவர், 1743-இல் பிறந்து வேக்பீல்ட் பள்ளியில் பயின்று, பல்கலைக்கழகப் படிப்பை முடித்திருந்தார். பாதிரியான அவர் ஒரு கவிஞர், புதியனவற்றைக் கண்டுபிடிப்பதில் ஆர்வமிக்கவர். கடைசியாக ஒரு விவசாயியுமானார்.

1785-இல் அவர் உருவாக்கிய தறி பிரபலமடையவில்லை. 1787-இல் அதில் பல மாற்றங்களைச் செய்து விருத்தி செய்தார். தன் உடைமைகளை ஆலைகளிலும், கண்டுபிடிப்புக்களிலும் முதலீடு செய்தார். பெரு நட்டங்களுக்கிடையில், அவ்வியந்திரத்தை விருத்தி செய்தார். அக்கண்டுபிடிப்புக்காக 1809-இல் அவருக்கு 1,000 பவுன் பாராளுமன்றம் உதவியாக வழங்கியது. பேருழைப்புத் திறன் கொண்ட அவர் 1823-இல் தனது 88-ம் வயதில் இறந்தார். இருப்பினும், பல குறைபாடுகளுடன் இருந்ததால், கார்ட்ரைடின் விசைத்தறி 'ஹௌரெக்ஸ், (Howreks) ராபர்ட்ஸ் (Roberts) என்போரால் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. 19-ம் நூற்றுண்டின் மத்தியில் துணித் தொழிலில் பருத்தி, கம்பளி, ஊர்ட்ஸ்டட், பட்டு, லினன், தொழிற்சாலை முறையில் இயந்திரங்களாலேயே உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. விசைத் தறிகளின் நெசவாளிகள், முதலில் பெண்களே யாவர். இயந்திரங்கள் உபயோகத்தால் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. 1815-இல் இருந்த விசைத்தறிகள் 3,000 ஆகும். அது 1825-ல் 30,000 ஆகவும், 1834-ல் 1,00,000 ஆகவும், 1850-ல் 2,50,000 ஆகவும் பெருகிற்று. 1830-ல் 1,00,000 டன் பருத்தி உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. 1850-ல் அது மூன்று பங்காக உயர்ந்தது.

ஆனால் அமெரிக்க உள்நாட்டுப் போரின் போதும் 1875—1879-ல் ஏற்பட்ட மந்தநிலையின் போதும் (Great depression)

பருத்தித் தொழில் பாதிக்கப்பட்டது. லங்காஷயருக்குப் பருத்தி கிடைக்கவில்லை. பிறநாட்டின் இறக்குமதிகள் போதவில்லை. ஆலைகள் பல மூடப்பட்டன. முதலாளிகளும், தொழிலாளர்களும் பாதிக்கப்பட்டனர். பலர் வேறு வேலைகட்குச் சென்றுவிட்டனர். அர்ஸ்டரில் லினன் தொழிலும், வெஸ்ட்ரைங்கில் கம்பள நெசவும் முன்னேறின. அமெரிக்காவைத் தவிர்த்து, இந்தியா, எகிப்து மற்றும் சில குடியேற்ற நாடுகளிடமிருந்தும் பருத்தித் தருவிக்கப்பட்டது. 1902-ல் பிரிட்டிஷ் பருத்தி உற்பத்திச் சங்கம் (Britlsh Cotton Grower's Association) உருவாயிற்று. பருத்தி உற்பத்திக்காக, பிரிட்டன் தன் பேரரசு நாடுகளில் அதிகப் பணம் செலவழித்திருந்தது, இந்தியா, மேற்கிந்தியப் பகுதிகள், வைநஜீரியா, உகாண்டா, சூடான் நாடுகளில் பருத்தி உற்பத்திப் பெருகிற்று, முதல் உலகப் போரின்போது பிரிட்டன் பருத்தித் தொழிலில் உலகில் முதலிடம் வகித்தது. 1913-ல் இங்கிலாந்தில் 57 மிலியன் கதிர்களும், ஐரோப்பிய நாடுகளில் 43 மிலியன் கதிர்களும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் 32 மிலியன் கதிர்களும் இருந்தன. ஆனால் பல நாடுகளின் போட்டியினால் அது பின் தங்க வேண்டியதாயிற்று, முதல் உலகப் போருக்குப்பின் அது பல அங்காடிகளை இழந்தது. துணி உற்பத்தியும், ஏற்றுமதியும் குறைந்தாலும் 1928-29-ல் உலகில் பருத்தித் துணித் தொழிலில் 44 சதவீதத்தை இங்கிலாந்து செய்து வந்தது. 1937-38-ல் அது 25 சதவீதத்துக்குக் குறைந்தது அதற்குக் காரணம் இருபதாம் நூற்றுண்டில் பன்னாட்டுப் போட்டிகள் உருவாயின. ஏற்றுமதி அதிகரிப்புடன் இத்தொழில் பல நாடுகளில் நிலையாயின. ஜெர்மனி, ஜப்பான் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், பிரான்ஸ், இத்தாலி போன்ற நாடுகளில் பருத்தித் தொழில் விரிவடைந்தது. தங்கள் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காகவே ஏற்பட்ட அத்தொழில்கள் பெரிதும் விரிவடைந்தன. அதன் அரசுகளும் பாதுகாப்பு வரிகளை ஏற்படுத்தி, அவற்றை விரிவாக்க உதவின. தன் அங்காடிகளை இழந்திருந்த பிரிட்டன் மேலும் இரு உலகப் போர்களின் காரணமாக இத்தொழிலில் வளர்ச்சியடைய முடியாது போயிற்று. தொழில் நசித்து, ஆலைகள் குறைந்தன. ஏற்றுமதிக் குறைவு, அங்காடியிழப்புக்கள் இத்தொழிலை வெகுவாகப் பாதித்தன. கச்சாப்பருத்தி, வேலையாட்கள் பற்றுக்குறையினால் 1941 ல் மேலும் பல ஆலைகள் மூடப்பட்டன. குறைந்த செலவில் தயாரிக்கப்பட்ட துணி வகைகள், நாட்டில் இறக்குமதி செய்யப்பட்டதன் விளைவாக இத் தொழில் விரைவில் நசிக்கலாயிற்று. அபிவிருத்தியடைந்த நாடுகளான இந்தியா, பாகிஸ்தான், ஹாங்காங் போன்றவற்றில் 1945க்குப் பிறகு துணித் தொழில் வேகமாக அபிவிருத்தியடையவும், பிரிட்டனில் அதன் சரக்குகள் குறைந்த விலையில் குவியவும் செய்தன. எனினும் பிரிட்டனில் இத் தொழில்

வளர்ச்சி குன்றிவந்தது ; நிறுத்தப்பட்டது. நைலான், ரெயான், டெரிலின் போன்ற வகையான துணிகள் பெருக்கம் ஏற்பட்டு, மந்த நிலையைச் சரிக்கட்டியது. இருப்பினும் பிரிட்டனின் பெருவாரி ஏற்றுமதி பருத்தித் துணியேயாகும். எனவே 1945 வரை உற்பத்தி பெருகி, 1951-ல் மீண்டும் குறைய ஆரம்பித்தது. 1959-ல் இந் நிலையை மாற்ற அரசு திட்டங்களை வகுத்தது. அதன்படி இறக்கு மதிக்கட்டுப்பாடுகள், பல முறைகளில் செயற்கை நூல் தயாரிப்புக்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு வரும் சில ஆண்டுகளில் இத் தொழிலை அபி விருத்தியடையச் செய்ய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1965-ல் ஏற்பட்ட தேசியத் திட்டப்படி இத்தொழிலில் அபிவிருத்தி அதிகம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. மேலும் உற்பத்திக் குறைந்ததும், உயர்ரகத் துணியை உற்பத்தி செய்வதன் மூலமும் பிற நாடுகள் போட்டியிட முடியாமல் செய்வதும் திட்டத்தின் நோக்க மாகும். 1957-ல் 1,50,000 பேர் நூற்புத் தொழிலிலும், 1,06,000 பேர் நெசவிலும் ஈடுபட்டிருந்தனர். அதில் மூன்றில் இரு பங்கினர் பெண்களாவர். 1958-ல் 1,16,000-லிருந்து நூற்போர் எண் ணிக்கை 84,000 ஆகவும், நெசவில் ஈடுபட்ட 1,40,000 பேர் 93,000 ஆகக் குறைந்தனர். அதற்குக் காரணம் உற்பத்திக் குறைவு மட்டுமல்லாது, வெளிநாட்டு அங்காடிகளை இழந்ததுமாகும். 1964-ல் நூல் உற்பத்தி 1957-க்குப் பிறகு முதன் முதலாகக் கூடி யது எனினும், 1965-ல் இத்தொழிலில் வேலை செய்தோர் 1,97,000 ஆவர். 1961-ல் நூல் உற்பத்தி, 554 மிலியன் பவுண்டும் துணி உற்பத்தி 1238 கெஜமும் நூல் ஏற்றுமதி 23 மிலியன் பவுண்டும் துணி ஏற்றுமதி 287 சதுர கெஜமும் ஆகும். 1965-ல் நூல் உற்பத்தி 485 மிலியன் பவுண்டும், துணி உற்பத்தி 1014 மிலியன் கெஜமும், நூல் ஏற்றுமதி 205 மிலியன் சதுர கெஜமும் ஆகும். 1937-ல் இத் தொழில் சரக்குகளின் ஏற்றுமதி 63 மிலியன் பவுனும், 1951-ல் 181 மிலியன் பவுனும், 1965-ல் 41.4 மிலியன் பவுனுமாகும். 1965-ல் அதிகம் துணிகள் ஹாங்காங்கிலிருந்தும், இந்தியாவிலிருந்தும் பிரிட் டனில் இறக்குமதி ஆயின. மொத்தம் 6.4 மிலியன் பவுன் பெருமதி யான நூல் வகைகள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. நெட்டிழைப் பருத்தி, சூடான், எகிப்து, பெரு, ஏடனிலிருந்தும், நடுத்தர இழைப் பருத்தி, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், துருக்கி, இரான், பிரேசில், ருஷ்யா, கொலம்பியா, பெருவிலிருந்தும் இறக்குமதியாயின.[1]

பல விசாரணைக் குழுக்களின் முடிவுப்படி இத்தொழில் முன்னேறப் பருத்திக்குழுவும் (Cotton Board), பிரிட்டிஷ் பருத்தித் தொழில் ஆராய்ச்சிக் குழுவும் ஏற்பட்டன. 1940-ல் ஏற்பட்ட பருத்திக்குழு தொழில் நுட்ப ரீதியான வளர்ச்சிக்கு வழி செய்கிறது. பருத்தி

1. Fact Sheets on Britain—The Cotton Industry.

பரிமாற்று நிலையம் (Cotton Exchange) லிவர்பூலில் ஏற்பட்டது. பருத்தி நெசவு லங்காஷயரிலும், நூற்பு தென் கிழக்கிலும் சிறப்புற்று விளங்கின. மான்செஸ்டர் பெரும் வியாபார மையமாகும் பருத்திக் குழு இரு நோக்கங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டது. ஒன்று உபரி உற்பத்தியைக் குறைக்குமுகத்தான் பல ஆலைகளை மூடித் தொழிலைக் குறைத்துவிடச் சரியூடு தருதல்; மற்றொன்று எஞ்சிய தொழில் ஆலைகளை நவீனப்படுத்தப் புது இயந்திர வகைகளைப் புகுத்துவதற்கு மானியங்கள் வழங்குதல். சரியூட்டுத் தொகை மூன்றில் இருபங்கு அரசு தொகையும், ஒரு பங்கு எஞ்சிய ஆலைகளின் மேல் வரி விதிப்பு மூலமும் பெறும் தொகையும் ஆகும். புதுவகைச் சாதனங்களை ஏற்படுத்தி ஆகும் செலவில் 1964-லிருந்து 25 சதவீதம் அரசு தந்து உதவியது. 1965-ன் ஆரம்பத்தில் இத்தகைய திட்டங்கட்காக ஆன 39·4 மிலியன் பவுன் செலவில் 25 மிலியன் பவுன் அரசைச் சார்ந்தது ஆகும்.

1948-லிருந்து பருத்திக்குழு, ஓர் ஆலோசனைக் குழுவின் அந்தஸ்தைப் பெற்றது. ஒரு தலைவரையும், பத்து அங்கத்தினர்களையும் கொண்ட அதில் தொழில் நிபுணர்களும் உள்ளனர். இத்தொழில் பற்றி அனுமதி வழங்குதல், விபரங்கள் சேகரித்தல் போன்றவற்றுடன் அபிவிருத்திப் பணிகளைச் செய்யப் பல அங்கங்களைக் கொண்டுள்ளது. நூல்களின் வர்ணம், அமைப்பு போன்றவற்றிற்கு ஆலோசனையும் வழங்கும். அதன் பணிகள் செயற்கைத் துணி உற்பத்திக்கும் விரிவு செய்யப்பட்டது.

பருத்தி, பட்டு, செயற்கை நூல் ஆராய்ச்சிக் கழகம் 1961-இல் ஏற்பட்டது. அது பிரிட்டிஷ் பருத்தி ஆராய்ச்சிக்கழகம், பிரிட்டிஷ் ரேயான் ஆராய்ச்சிக்கழகம் ஆகியவற்றின் இணைப்பு ஆகும். இது மான்செஸ்டரில் ஷர்லி கழகம் (Shirley Institute) ஒன்றை நிறுவியுள்ளது. 1964—65-ல் மட்டும் இதன் செலவு 6,76,000 மிலியன் பவுனாகும். அரசின் ஆதரவிலும், பிற நிறுவனங்களாலும் உதவி பெறும் இது இத்தொழில் அபிவிருத்திக்காகப் பல பணிகளைச் செய்து வருகிறது.

பிற துணித் தொழில்கள் : லினன் : நெடுங்காலமாக லினன் உற்பத்தியில் இங்கிலாந்து ஈடுபட்டிருந்தது. ஏழாம் நூற்றாண்டிலேயே இது ஒரு கலையாக இருந்தது என்று நம்பப்படுகிறது. உலகிலேயே லினன் உற்பத்தியில் முதலிடம் வகிக்கும் பல உற்பத்திச் சாலைகள் வட அயர்லாந்தில் உள. சில ஸ்காட்லாந்திலும் உண்டு. முக்கியமான கச்சாப்பொருள் ப்ளாக்ஸ (Flax) குறிப்பாகப்

பெல்ஜியத்திலிருந்தே பெறப்படுகிறது. மிருதுவான ஹெம்ப் (Hemp) நாரும், சணலும் தற்போது கலந்து உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. வடஅயர்லாந்து மிகவும் மிருதுவான லினனையும், ஸ்கலட்லாந்து பெரும்பாலும் சற்று முரடான லினனையும், கான்வஸ் எனும் முரட்டுத் துணியையும் உற்பத்தி செய்கிறது.

1788-லிருந்தே லினன் நூலை லீட்ஸைச் சேர்ந்த மார்ஷலினது (Marshal) இயந்திரத்தில் உற்பத்தி செய்துவந்தனர். கிராட் (Girard) எனும் பிரெஞ்சுக்காரர் ஈரமான பிளாக்ஸ் நாரை நூற்கும் இயந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தார். இவர் பிரான்சில் தேவையான மூலதனம் கிட்டாததாலும், போதிய இயந்திர சாதன வசதி இல்லாததாலும் இங்கிலாந்துக்கு வந்தார். 1826-ல் ஜான் கேயின் இயந்திரம் இச் சாதனத்தில் உள்ள குறைபாடுகளை நீக்கியது. குறைந்த கூலியின் காரணமாக இத்தொழிலில் யாரும் அதிக ஈடுபாடு காட்டவில்லை. ஆலைத் தொழில் முறையில் அதிக லாபம் கிடைத்ததால் இது இல்லத் தொழில் முறையிலேயே நடந்தது. 1840-ல் விசைத்தறி புகுத்தப்பட்டாலும் வியாபாரக் கண்ணோட்டத்தில் அது முக்கியத்துவம் பெறவில்லை. வெகு நாட்களாகக் கைத்தொழிலாகவே நடைபெற்றது.

டண்டியிலும், பெல்பாஸ்டிலும் சிறப்பாக நடைபெறும் இத்தொழிலில் உள்ள தொழில் நுட்பக் குறைபாடுகளை 1919-ல் ஏற்பட்ட லினன் தொழில் ஆராய்ச்சி நிறுவனம் (Linen Indnstry Research Association) களைந்து வருகிறது. 1957-ல் 7.8 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள லினன் துணியும், 3.3 மிலியன் பவுன் பிளாக்ஸ நூலும், லினன் நூலும் ஏற்றுமதியாயின.

பட்டுத் தொழில் :

பட்டுத் தொழில் பல நூற்றுண்டுகளாக இங்கிலாந்தில் நடந்து வந்தது. ஆனல் குறைந்த அளவில் நடைபெற்று வந்தது. 1685-ஆம் ஆண்டு முதல் பிரான்சு நாட்டு ஹியூஜ்னட் அகதிகள் சுமார் 80,000 பேர் இங்கிலாந்துக்கு வந்து குடியேறினர்கள். இவர்கள் இலண்டனில் ஸபிட்டான் பீல்ட் (Spitanfields) நார்விச், (Norwhich), கவெண்ட்ரி (Coventry) போன்ற இடங்களில் கம்பளித் தொழிலைப் பாதிக்கும் அளவுக்குப் பட்டுத்தொழிலை ஆரம்பித்தனர். டெர்பியில் ஓர் ஆலையை சர் தோமஸ் லோம்பி (Sir Thomas Lombe) ஏற்படுத்தினர், அதில் அவரது சகோதரன் ஜான் லோம்பி (John Lombe) பிரான்சிலிருந்து கொணர்ந்த பட்டு எறியும் இயந்திரத்தைப் புகுத்தினர். நீர் விசையால் ஓடும் அது அவரது உரிமை பெற்ற இயந்திரமானது. பாராளுமன்றம் அவருக்கு 14,000

பவுன் உதவியளித்தது. ஸ்டாக்போர்டு (Stock Port) பிரசித்தி பெற்ற இடமாயிற்று. அரசு இத் தொழிலுக்குப் பாதுகாப்பு அளித்தது. இறக்குமதித் தடைகளையும், இறக்குமதி வரிகளையும் அரசு விதித்தது. ஆனால் கள்ளக் கடத்தலும், கச்சாப் பட்டுத் தட்டுப்பாடும் இத்தொழிலை வெகுவாகப் பாதித்தன. ஹஸ்கின்சனின் (Huskinson) வரிக்குறைப்பும், 1824-ல் கொண்டுவரப்பட்ட சட்டங்களும் லண்டனிலும், கங்கிரியாவிலும் இத்தொழிலைப் பாதித்தன. பிரஞ்சுப்பட்டு தரத்திலும், அழகு வேலையிலும், வியாபாரத்திலும் இங்கிலாந்தை மிஞ்சிவிட்டது. மேலும் பட்டைக் காட்டிலும் பருத்தித் தொழில் எளிதாகவும் லாபகரமாயுமிருந்தது. தென் பிரான்சுக்குக் கச்சாப்பட்டு எளிதில் கிடைத்தது. பாரம்பரியமான பட்டுத்துணி உற்பத்தி, அழகிய வேலைப்பாடுகளில் திறமை மிகுந்தவர்கள் அங்கிருந்தார்கள். ஆகவே இங்கிலாந்தில் பட்டுத் தொழிலுக்கு முட்டுக்கட்டை ஏற்பட்டது. ஆனால் பட்டு நூல் கழிவு (Wastes) நூலாக்கப்பட்டும் பருத்தியுடன் இணைக்கப்பட்டு நெசவு செய்யும் முறையால் பருத்தித் தொழிலும், இத்தொழிலும் வளர்ச்சியடைந்தன. இவ்வகைத் துணி பெண்டிரால் அதிகம் விரும்பப்பட்டது. மென்மையான அத்துணிகள் இயந்திரங்களால் செய்யப்பட்டன. பின்னர் ஏற்பட்ட அமெரிக்கத் தடைகள், பட்டுத் தொழிலுக்கு ஊக்கம் தரவில்லை. ஆனால் பட்டுப் பூச்சியிலிருந்து பட்டுநூல் தயாரிக்கப்படுவது மாறி செயற்கைப் பட்டிழை, மரக்கூழ், நார்— இவற்றிலிருந்து தயார் செய்யப்படலாயிற்று. இது 1900-ல் பாரிஸ் கண்காட்சியில் இடம்பெற்றுப் பிரசித்தமாயிற்று. 1925-ம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட இறக்குமதித் தடைகளும், வரிகளும் அத் தொழில் நசித்து விடாமல் பாதுகாத்து வந்தன.

1957-ல் ஒரு மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பட்டு ஏற்றுமதியானது கச்சாப்பட்டு இப்போது ஜப்பான், சீனா, இத்தாலியிலிருந்து தருவிக்கப்படுகிறது.

பின்னல் தொழிலும், சல்லாடைகள் தயாரித்தலும் :
(HOSIERY & LACE MAKING)

பின்னல் தொழிலில் பிரசித்தமானது காலுறைகளாகும் (Stockings). பின்னல் தொழிலதிபர்களுக்காகத் தொழிலாளிகள் பின்னிக் கொடுத்தனர் அவர்கள் ஸ்டாக்கிங்கர்கள் (Stockingers! என்றும் அழைக்கப்பட்டனர். 1800 முதற்கொண்டு அது லண்டனிலும் லிசெஸ்டர் ஷயரிலும் (Lieccster shire) , நாட்டிங்ஹாம் ஷயரிலும் (Nottingham shire) செறிவு கொண்டது. பின்னர் அத்தொழில் ஊர்ஸ்டட் (நெட்டிழை மயிர்) நூல் கிடைத்த யார்க்ஷயருக்கும் (Yorkshire பருத்திநூல் கிடைத்த லங்காஷயருக்கும் (Lanca

Shire) பட்டுநூல் கிடைத்த மான்செஸ்டருக்கும், மாக்ஸ்பில்டி Maccleesfield) டெர்பிக்கு மாற்றப்பட்டது. லீஸ்டர்ஷயர் ஆட்டுரோம உறைகளிலும், நாட்டிங்ஹாம்ஷயர் பருத்தி உறைகளிலும் சிறப்பானவை. எல்லாத் துறைகளைப் போலவே இதிலும் லீஸ்டர்வாசி ஒருவர் ஏற்படுத்திய இயந்திரம் தொழிலாளர்களால் அழிக்கப்பட்டது.

ராணி எலிசபெத் காலத்தில் கேம்பிரிட்ஜ் யேசுவின் கல்லூரியைச் (Christ's College) சேர்ந்த வில்லியம் லீ (William Lee) என்பவர் பின்னல் சட்டம் (Knitting Frame) ஒன்றை ஏற்படுத்தினுர். அதற்கு எதிர்ப்பு ஏற்படவே அவர் பிரான்சுக்கு ஓடி அங்கேயே மரணமடைந்தார். எனினும், 17-ம் நூற்றுண்டில் அது பயன்படுத்தப்பட்டது. கையால் இயக்கம் பெற்ற அது எளிதில் வாங்க இயலாதபடி விலை அதிகமானதால் உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து தொழிலாளிகள் வாடகை செலுத்திப் பெற்றனர். வேலை இருப்பினும் இல்லாவிடினும் அவர்கள் வாடகை தர வேண்டியவர்களானுர்கள். உற்பத்தியாளர்கள் அதிக வாடகை பெற்றனர். அதிக வாடகை கேட்பதைத் தடை செய்து 1844-ல் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. 1845-ல் அச்சாதனத்தில் பல மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டு, 1855-ல் நீராவி இயக்கச் சக்தியாக உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. பின்னர் அது தொழிற்சாலை முறையில் உற்பத்திப் பெருக்கம் கண்டது. பின்னல் தொழிலில் 18-ம் நூற்றுண்டில் ஒரு மாற்றம் ஏற்பட்டது. பின்னல் சட்டங்களில் பல மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. பல புதிய வழிகள் சேர்க்கப்பட்டன. தற்செயலாகச் சில இழைகள் விடுபட்டதால் சல்லாடை (Lace) போன்ற துணி உருவாயிற்று. அதன் அடிப்படையில் (Sticher) இழைகள், முடிச்சுகள் நீக்கமின்றியே சல்லாடைத்துணி உருவாக்கும் சாதனம் உருவாயிற்று. அது 1815-ல் லீஸ்டரஷயரைச் சேர்ந்த ஜான்ஹீத்காட் (John Heath Cote) என்பவரால் பாபின் வலை இயந்திரம் (Bobbin Net Machine) உருவாக்கப்பட்டது. இன்று நாட்டிங்ஹாம்ஷயர், சல்லாடைத்துணி உற்பத்தியில் முன்னிலையில் நிற்க இதுவே உதவிற்று. உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு வியாபாரிகள் சென்று காத்திருந்து பெற்றுச் செல்லும் அளவிற்கு நாட்டிங்ஹாம்ஷயர் துணி உற்பத்தியாளர்களின் மதிப்பைப் பெரிதும் உயர்த்திவிட்டனர். 1850-ல் நீராவி இத்தொழிலில் புகுத்தப்பட்டது. முன்பு கையால் பெருவாரியான பெண்டிர்கள் செய்துவந்த இத்தொழில் 1880-க்குப் பின் இயந்திரங்களால் நடைபெறலாயிற்று. இது கிராமப்புறப் பெண்களின் பிழைப்பைக் கெடுத்துவிட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. நாட்டிங் ஹாம்ஷயரில் உள்ள பின்னல் சல்லாடை உற்பத்தி இயந்திரங்களை ஒழிப்பதாக உறுதியளித்தால் தான் ஏயில்ஸ்பரியில்

(Aylesbury) ஒரு அங்கத்தினர் பாராளுமன்றத் தேர்தலில் வெற்றி பெறமுடியும் என்று நகைச்சுவையாகக் குறிப்பிடும் அளவிற்கு இயந்திரங்கள் பெண்களின் குடிசைத்தொழில் நிலைமையை மாற்றி விட்டன. இருப்பினும் இத்தொழில் தற்காலத்தில் பெருவாரியான குடிசைத்தொழிலாக நடைபெற்றே வருகிறது. இது கிழக்கு மிட்லண்டிலும். ஸ்காட்லாந்திலும், பிரபலமாக நடக்கிறது. 1968-ல் 388 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பொருட்கள் விற்பனையாகியுள்ளன. 1968-ல் வெளிநாட்டு ஏற்றுமதி 26.8 மிலியன் பவுன் ஆகும். கனடா, அமெரிக்க ஐக்கியநாடுகள், ஸ்விட்சர்லாந்து பெரும் பகுதியை வாங்குகின்றன. பின்னல் துணி மட்டும் 11.4 மிலியன் பவுன் மதிப்பாகும் பிரிட்டிஷ் உறை, பின்னல்துணி ஏற்றுமதிக் குழு (The British Hosiery & Knitwear Export group) இதன் ஏற்றுமதி போன்ற அலுவல்களைக் கவனிக்கிறது. நாட்டிங்ஹாமிலுள்ள (Nottlngham) உறை தயாரிப்பு சகத்தொழில்கள் ஆராய்ச்சிக் கழகம் (The Hosiery and Allied Traders Research Association of Nottingham) பல ஆராய்ச்சிகளைச் செய்து தொழில் அபிவிருத்திக்கு உதவுகிறது.

செயற்கைத் துணி வகைகள் (Man - made Fibres :)

பிரிட்டனில் பல வகையான செயற்கைத் துணி வகைகள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. இரசாயன மாற்றத்தின் மூலம் மிருகங்கள். தாவரங்கள், தாதுப்பொருட்களிலிருந்து செயற்கை நூல்கள் தயார் செய்யப்படுகின்றன. துணித் தொழிலிலும் பிற தொழில் வகைகளிலும் அவை உபயோகப்படுகின்றன. தனித்தோ அல்லது பிற இயற்கையான நூல் வகைகளுடன் கலந்தோ உபயோகப்படுகின்றன. அவற்றின் தன்மையாவது ஒரே சீரான நூல் கிடைப்பதும், உற்பத்தியின்போது அதிகச் சேதம் ஏற்படாததுமாகும். 1964-ல் இவற்றின் உற்பத்தி 220 மிலியன் பவுன் ஆகும். பிரிட்டனில் இருவகையான செயற்கை நூல்கள் தயாராகின்றன. ஒன்று மரக்கூழ், பருத்தி ஆகியவற்றிலிருந்தும் (Cellulose) மற்றது நிலக்கரி, எண்ணெய்ப் பொருட்களிலிருந்தும் இரசாயன முறைப்படி முற்றிலும் செயற்கையாகத் தயாரிப்பது (Synthetic . முதல் வகையினதான ரேயான் Rayon) என்பது இருமுறைகளில் தயாரிக்கப்படுகின்றது. விஸ்கோஸ் ரேயான் (Viscose Rayon) என்பது 1905-ல் பிரிட்டனில் இரசாயன முறைப்படி தயாரிக்கப்பட்டது. இது பருத்தி நூலைக் காட்டிலும் உறுதியாக, நீளமாக இருக்கும். பல தரப்பட்ட இது வின்செல் (Vincel எனும் குறைந்த விலை நூலையும், உறுதியான அறுபடாத டுராபில் (Durafil) எனும் நூலையும், போர்வைகள் தயாரிக்க எவ்லான் Evlan) எனும் நூலையும் தயாரிக்க உதவுகிறது. மற்றொன்று அசிடேட் (Acetate) என்பது. 1923-ல்

உருவானது. பிறிதொன்று ட்ரை அசிடேட் (Tri Acetate) என்பது 1955-ல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இது வெப்பத்தைத் தாங்கவும் உறுதியாகவும் உள்ள இழையாகும்.

ரேயான் நூல் மிட்லண்ட், லங்காஷயர், வட அயர்லாந்திலும் முக்கியமாகத் தயாரிக்கப்படுகிறது. பிரிட்டிஷ் ரேயான் ஆராய்ச்சிக் குழு மான்செஸ்டரில் விதன்ஷா (Wythen Shawe) எனுமிடத்தில் உள்ளது. இது 1963-ல் 1187 மிலியன் பவுண்டு உற்பத்தி செய்தது. 1968-ல் 656 மிலியன் பவுண்டு நீளிழையும், 533 மிலியன் பவுண்டு மெல்லிழையும் உற்பத்தியாயின. விஸ்கோஸ் ரேயான் 1968-ல் 479 மிலியன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. உலகிலேயே பெரிய உற்பத்திச் சாலை வடக்கு வேல்சில கிரீன்பீல்டு (Greenfield) எனுமிடத்தில் உள்ளது. அங்கு ஆண்டுக்கு 200 மிலியன் பவுண்டு தயாரிக்கப்படுகின்றது.

ஃபைப்ரோலின் (Fibrolane) 1945-ல் முதலில் ஏற்பட்டது பாலில் உள்ள கேசின் (Casein) எனும் புரதச்சத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்டதாகும். மேலும் பல செயற்கை நூல்கள் தயாரிக்கப்பட்டன. அவை எல்லாமே பாலிமிரை சேஷன் (Po'ymerisation) எனும் முறைப்படி தயாரிக்கப்படுபவை ஆகும். 1941-ல் நைலான்—66 (Nylon—66) பிரிட்டனில் உற்பத்தி துவங்கி, 1948-ல் வேல்ஸில் பாண்டிபூல் (Pontypool) எனுமிடத்தில் பேரளவு உற்பத்தி ஏற்பட்டது. 1955, 1960-ல் மேலும் இரு பெரும் ஆலைகள் துவக்கப்பட்டன. நைலான், துணி வகைகள், காலுறைகள், கையுறைகள், ஜமுக்காளங்கள் போன்றவற்றுக்கு மட்டுமல்லாது தொழில் துறையில் அதிகம் புகுத்தப்பட்டும், கயிறுகள், மீன்பிடி வலைகள், இயந்திரப் பட்டைகள், இரப்பர் சக்கரத் தண்டுகள் (Tyre Cords) உற்பத்தியும் செய்ய உபயோகப்பட்டன. 1965-ல் 270 மிலியன் பவுண்டும், 1967-ல் 390 மிலியன் பவுண்டும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது.

டெரிலின் (Terylene) எனும் பாலிஸ்டர் வகை நூல் 1941-ல் பிரிட்டனில் தயாராயிற்று. பேரளவு உற்பத்தி 1955-ல் துவங்கியது. உறுதியான இது உரோமத்துடன் கலந்து நெசவு செய்ய உகந்ததாகும். ஆண்டுக்கு 100 மிலியன் பவுண்டு உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. ஆக்ரிலேன், கார்டில் (Acrilan, Cortelle) என்பவை 1959-ல் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. முன்னது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலும், பின்னது பிரிட்டனிலும் உருவான செயற்கை இழைகளாகும். ஆர்லான் (Orlon) பாலிதின், பாலிப்ரோபைலின், உல்ஸ்ரான் (Ulstron) போன்றவைகளும் இதர செயற்கை இழைகளாகும். டெக்லான் (Teklan) 1962-லிருந்து உற்பத்தி செய்யப்

பட்டது. அது நெருப்பு பாதிக்காத உறுதியான இழையாகும். சமீபத்தில் உருவான பாலியுரேத்தேன் வகையான ஸ்பேன்சில்லா, எலுரா (Spanselle and Elura) நீச்சலுடைகள், பின்னலாடைகள் தயாரிக்க உதவுகின்றன.

"இவையெல்லாம் தனித்தும், இயற்கை இழைகளுடனும் சேர்ந்து துணி தயார் செய்வது வெகுவாக முன்னேற்றம் பெற்றுள்ளது. நவீன பாணியில் துணி வகைகள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. முன்பு இயலாத அமைப்புடைய, நேர்த்தியுடைய, வண்ணமுடைய, அழுக்கு ஏருத, பிசுபிசுக்காத, எளிதில் சலவை செய்வதும்; சீக்கிரம் உலரும் துணி வகைகள் இவற்ருல் தயாரிக்கப்படுவது இயன்றது. இவை பலதரமான கனமும், நீளமும் உடையதாக உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. 1937-ல் 148 மிலியன் பவுண்டு செயற்கையிழை உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. 1965-ல் மொத்த செயற்கையிழை உற்பத்தி 862 மிலியன் பவுண்டு ஆகும். முற்றிலும் செயற்கை இழைகள் 1965-ல் 326·8 மிலியன் பவுண்டு உற்பத்தியாயிற்று. இயற்கைப் பொருட்களைச் சேர்த்து உற்பத்தியான செயற்கையிழைகள் 1965-ல் 535·8 மிலியன் பவுண்டு ஆகும். இதர செயற்கை இழைகளின் ஏற்றுமதி 1964-ல் 96 7 மிலியன் பவுண்டாகும். 1965-ல் 90.9 மிலியன் பவுண்டாகும். இதன் மதிப்பு 37 2 மிலியன் பவுருகும். இவை ஸ்விட்சர்லாந்து, ஜெர்மனி, தென்னுப்பிரிக்கா, ஸ்வீடன் போன்ற நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியாகின்றன. சில வகை இழைகள் இறக்குமதியும் செய்யப்படுகின்றன. நைலான் இழையும், துணியும் 1964-ல் 160 மிலியன் பவுண்டும், 1968-ல் 250 மிலியன் பவுண்டும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. டெரிலின் வகைப் பொருட்கள் 1968-ல் 50 6 மிலியன் நூலும், 19.6 மிலியன் துணியும் ஏற்றுமதியாயின. இதைத் தவிர வீட்டு அலங்காரத்துக்குத் துணிகளும், கம்பளங்கள், ஜமக்காளங்கள், மேஜை விரிப்புகள், திரைச்சீலைகள், தரை விரிப்புகள் மற்றும் பல பொருட்கள் தயாரிக்கப்பட்டு அனுப்பப்படுகின்றன. 1968-ல் 35·7 மிலியன் பவுனுக்கு வலைகளும் 4 மிலியன் பவுனுக்குக் கயிறுகளும், 195·7 மிலியன் பவுனுக்கு விரிப்புகளும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. இவற்றில் அதிகம் ஆஸ்திரேலியா வாங்குகிறது. 1965-ல் இத்தொழில்களில் 50,700 பேர் வேலை செய்தனர்."[1] வடஇங்கிலாந்திலும், மிட்லண்டிலும் ஏற்பட்ட இத்தொழில் பல்வேறு இடங்களிலும் பரவியது வட அயர்லாந்தில் விஸ்கோஸ் ரேயான், நைலான்-6, டெரிலின், ஆக்ரிலேன், உ. ஸ்ரான் போன்றவை உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. ஆண்டுக்கு 200 மிலியன் பவுண்டு உற்பத்தி செய்யும் உலகிலேயே

1. Statistical Data—from "Fact Sheets on Britain & Britain—an Officia Hand Book. 1970 and other years.

பெரிய ரேயான் தொழிற்சாலை வடக்கு வேல்ஸில் கிரீன்பீல்டு (Green field) எனுமிடத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. நைலான்-66, பாண்டிபூல் (Pontypool) டன்காஸ்டர் (Doncaster), க்ளஸ்டர் (Gloucester), ஸ்காட்லாந்திலுள்ள டன்டொனால்ட் (Dundonald) எனுமிடங்களிலும், நைலான்-6 வகை இழை டெர்பிஷயரில் உள்ள ஸ்பான்டன் (Spondon), லிவர்பூலுக்கு அருகில் உள்ள எய்ன்ரீ (Aintree) யிலும், ரேயான் கார்ட்டல் வகையானவை கிரிம்ஸ்பி (Grimsby) பிரஸ்டன் (Preston), உல்வர்ஹாம்டன் (Wolverhampton) எனுமிடங்களிலும்; டெர்பியின் மிடில்ஸ்பரோவில் உள்ள வில்டனிலும் உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் உள்ளன.

1964-ல் உலகில் உள்ள பெரிய செயற்கைத் துணி தயாரிக்கும் நிலையங்களில் ஒன்றான இம்பிரியல் கெமிகல் நிறுவனம் ஏற்படுத்தப்பட்டது. தரமான பல்வேறு இழைகளை இது உற்பத்தி செய்து வருகிறது. அத்துடன் செம்ஸ்ட்ராண்ட் (Chemstrand) என்னும் நிறுவனமும் செயற்கைத் துணி உற்பத்தி செய்து வருகிறது.

1892-ல் பிரிட்டிஷ் பௌதிகர்கள் கிராஸ் (Cross), பெவான் (Bevan), பிடில் (Beadle) ஏற்படுத்திய ரேயான் பின்னர் பல ஆராய்ச்சிகள் மூலம் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது. டெரீலின் 1941-ல் வின்பீல்ட் (Winfield), டிக்சன் (Dickson) என்பவர்களால் கலிகோ அச்சிடுபவர் கழகத்தில் உருவாக்கப்பட்டது. பருத்தி, பட்டு செயற்கை இழை உற்பத்தி ஆராய்ச்சிச் சங்கம் (Cotton Silk and man Made Fibre Research Association) பல வழிகளில் இத்தொழிலின் ஆராய்ச்சிக்கும் அபிவிருத்திக்கும் உதவுகின்றது.

துணைத் தொழில்கள் :

துணித் தொழிலில் புதிய கண்டுபிடிப்புகள் தொழில் சார்பு ரசாயனக் கண்டுபிடிப்புக்களை ஏற்படுத்தியது. எந்தத் துணி வகைகளும், உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பின்னர் உள்ள வேலைகளான வெளுத்தல், சாயமேற்றல், அச்சிடல், மெருகேற்றல் முதலியன கையாலேயே செய்யப்பட்டு வந்தன. அது கடினமாயிருந்ததுடன் காலதாமதம் ஏற்பட்டும் வந்தது. வெளுப்பதற்கு, புளித்த பாலில் நனைத்து வெயிலில் காய வைத்தனர். அம்முறையில் வெளுக்க சுமார் எட்டு மாதங்கள் வரையாயிற்று. 1746-ல் மான்செஸ்டரிலும், 1749-ல் பிரஸ்டன்பான்சிலும் (Prestonpans) ஒருவித எண்ணெயில் வெளுப்பு முறையை ரூபக் (Roebuck) என்பவர் ஏற்படுத்தினர். 1780-ல் பிரஞ்சு பௌதிகர் பெர்த்தோலட் (Berthollet) பாசிகவாயுவை (Chlorine) உபயோகித்து வெளுக்கும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். இது 1782–86-ல் "வாட்"டால் இங்கிலாந்தில் புகுத்தப்பட்டது. 1799-ல் டென்னன்ட் (Tennant) இம்முறையை

அபிவிருத்தி செய்தார். இது இத்துணி உற்பத்தி முறையில் புது வேகத்தை உண்டாக்கியது.

சாயம் ஏற்படுத்துவதைத் துரிதப்படுத்தப் பல வேண்டுகோள்கள் பத்திரிகையில் பிரசுரமாயின. அதற்கான ஆராய்ச்சிகள் தொடர்ந்தன. பல சாயங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. 1784-ல் பிரஸ்டனைச் (Preston) சேர்ந்த தாமஸ்பெல் என்பவர் உருளைகளால் அச்சிடும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். உருளைகளில் உள்ள கோலம், துணியின் மீது ஓடும்போது அச்சிடப்பட்டது. அதற்கு முன் கட்டைகளில் உள்ள பூக்களைக் கையால் முத்திரை குத்திக் கோலமிட்டதை இது மாற்றியமைத்தது. 1801-ல் பிரெஞ்சுக்காரரான ஜாக்குவார்ட் (Jacquard) என்பவர் பல எறிநாடாக்களை உபயோகித்துப் பல வர்ண நூல்களால் பூவேலைப்பாடுகளைச் செய்யும் தறியைக் கண்டுபிடித்தார். இது அலங்காரத் துணி நெசவை ஊக்குவித்தது. தாவர வகைச் சாயங்களை இரசாயனச் சாயங்கள் மாற்றியமைத்தன.

1830-ல் கதிர் வளையச்சட்டம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இது தொடர்ந்து நூலை நூற்க உதவியது. 1847-ல் ஹீல்மனும் (Hielman) 1848-ல் ஹோல்டனும் (Holden) கண்டுபிடித்த பருத்திச் சிக்கு வாரும் இயந்திரங்களும், நார்த்ராப் தறியும் (Northrop Loom) கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இவை குறிப்பிடத்தக்கனவாகும்.

தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்
II. இரும்பு, எஃகுத்தொழில், பொறியியல் வளர்ச்சி.

(Technological Advancement:
II. Iron & Steel Industry, & Engineering Development)

பிரிட்டனில் மட்டுமல்ல வேறு எந்த நாட்டிலும் சரி, இரும்பு நிலக்கரி இரண்டும் பிற உலோகங்களும், நவீன இயக்கச் சக்திகளும் கண்டுபிடிக்கப்படுமுன் மிக முக்கியமான பொருட்களாகவே கருதப் பட்டன. பிரிட்டனில் ஏற்பட்ட தொழிற் புரட்சி அக்கருத்தை மெய்ப்பித்தது. பிரிட்டனைப் பொருத்தமட்டில் தொழிற்புரட்சி யினால் இரும்பு, எஃகுத்தொழில் வளர்ந்தது என்றோ. அல்லது இரும்பு எஃகுத் தொழில் வளர்ந்தால் தொழிற் புரட்சி ஏற்பட்டது என்றோ கொள்ளலாம். இரும்பும் எஃகும் ஒரு நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு இன்றியமையாதன என்பதை மறுக்கவியலாது. ஆனால் பிறதொழில்கள் எவ்வாறு முதலில் பிரிட்டனில் தோன் றினவோ அதேபோல் இரும்பு எஃகுத் தொழிலும் தோன்றின. ஆனால் அது முதலில் பிரிட்டனில் தோன்றியதால் பிரிட்டனுக்கு "முன்னோடி" என்ற பெருமைதான் நாளடைவில் மிஞ்சியதே தவிர அதன் சோதனைகளும், அனுபவங்களும் பிறநாடுகட்கு உதவியாய் அமைந்த காரணத்தால் அவை பிரிட்டனையும் காலப்போக்கில் மிஞ்சிவிட்டன. முன்னோடியாக இருப்பது பெருமை தரும் என்பது உண்மையேயாயினும் அதனால் ஏற்பட்ட தொல்லைகள், சக்தி விரையங்கள், முதலில் ஏற்படும் தோல்விகள், பொருளாதார நட் டங்கள் மிகப் பலவாகும். இரும்பு, எஃகுத தொழிலைப் பொருத்த மட்டில் பிரிட்டனின் நிலை அதுவே. அதன் ஆராய்ச்சி முடிவுகளால் பிறநாடுகள் பயன்பெற்று உற்பத்தியில், வளர்ச்சியில் பிரிட்டனை மிஞ்சின. பயனும் பெறறன. ஆரம்பத்தில் ஏற்பட்ட உச்சவேகம்

பிரிட்டனில் குறைந்து மாறிவரும் பன்னாட்டுச் சூழ்நிலைக்கேற்ப உயர்வோ, தாழ்வோ பெற நேரிட்டது யாங்ஙனம் எனக் கவனிக்கலாம்.

உலகிலேயே இரும்பு எஃகு உற்பத்தியில் ஐந்தாவது இடத்தை வகுத்துவரும் இங்கிலாந்தில் பழங்காலத்திலிருந்தே இரும்பு உற்பத்தி செய்யப்பட்டு வந்துள்ளது. இடைக் காலத்தில் செழித்து வளர்ந்த இத்தொழில் பதினேழாம் நூற்றுண்டில் நசிந்துப்போகும் நிலைக்கு வந்துவிட்டது. இரும்பு வெளி நாடுகளிலிருந்தும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. அன்று இங்கிலாந்தில் இருந்த இரும்புத்தாது, நிலக்கரி பற்றிச் சரியாகத் தெரியாமலிருந்தது. 1750 வரை அவற்றை உபயோகிக்கும் சரியான முறையும் தெரியாமலேயிருந்தது. 18-ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதிவரை இரும்பு விலை உயர்ந்திருந்தது, இரும்பு கிடைப்பதற்கு அரிதாயுமிருந்தது, எனவே இத்தொழில் பெரு வளர்ச்சியடையவில்லை.

ஒரு நாட்டின் தொழில்துறை அபிவிருத்தி அடைய முக்கியமாக இரும்பும்- நிலக்கரியும் தேவை. அதில் ஒன்றில்லையானாலும் வளர்ச்சியின் வேகம் தடைப்படும்; நெசவுத்தொழில் முன்னேற்றம் அடைய சுமார் எழுபது ஆண்டுகள் ஆயின. ஆனால் இரும்புத் தொழிலில் வளர்ச்சியடைய அதைவிட அதிக ஆண்டுகள் ஆயின காரணம் அதில் ஏற்பட்ட தொழில் நுணுக்கத் தடைகளாகும்.

18-நூற்றுண்டில் போருக்குத் தேவையான தளவாடங்களின் உற்பத்திப்பெருக்கம் இரும்பின் தேவையை அதிகரித்தது. 18-ஆம் நூற்றுண்டின் ஆரம்பம் வரை இரும்பை உருக்க மரக்கரியை உபயோகித்தனர். அதற்காக மரக்கட்டைகள் அதிகம் தேவைப்பட்டன. காடுகள் பெருமளவில் அழிக்கப்பட்டன. மரக்கரிப்பஞ்சம் ஏற்பட ஆரம்பித்தது. இத்தொழில் நாட்டில் வில்டு (weald) டீன்காடு (forest of Dean) ஷ்ராப்ஷயார் (Districts of Shropshire) பகுதிகளில் நடந்து வந்தது. கரித் தயாரிப்புக்காகக்காடுகள் வெட்டியழிக்கப்பட்டதைத் தடுக்கும்முகத்தான் காடுகள் பாதுகாப்புச் சட்டங்கள் பல உருவாயின. வெட்டபபட்ட ஒவ்வொரு மரத்திற்குப்பதில் ஒரு மரம் உண்டாக்கப்படவேண்டும் என்று கூறப்பட்டது. எலிசபெத் அரசின் காலத்தில் இத்தொழிலை நாட்டில் தடை செய்வதுகூட யோசிக்கப்பட்டது. 1740-இல் இரும்பு உற்பத்தி 18,000 டன்னுக்கும் குறைவாகவேயிருந்ததால் ரஷ்யா, ஸ்வீடன், குடியேற்ற நாடுகள் ஆகியவற்றிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. மரக்கரிக்குப் பதில், இரும்பை உருக்க வேறு வழி ஏற்படும் வரை அத்தொழில் மெதுவாகவே நடந்து வந்தது. அப்போது இரும்பை உருக்க நிலக்கரி பயன்படுத்தப்படவில்லை. காரணம் அதில் இருந்த

கந்தகம் இரும்பை உருக்குங்கால் அத்துடன் கலந்து உடையும் தன்மையை (Brittle) யுடையதாகிறது. 1621-இல் டட்டலி (Dud Dudley) என்பவர் நிலக்கரியை உபயோகித்து இரும்பை உருக்கும் முறையினைக் கண்டுபிடித்ததாகக் கூறப்பட்ட போதிலும் அதனை அவர் இரகசியமாகவே வைத்திருந்து இறந்து போனதால் அது உபயோகமற்றுப் போய்விட்டது. 1709-இல் கோலப்ரூக் டேலில் (Coal Brookdale) உள்ள அவரது உலைக்களத்தில் ஆபிரகாம் டார்பி (Abraham Darby) என்பவர் இரும்பை உருக்கும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். அவர் நிலக்கரியைச் சுட்டகரியாக மாற்றி (Coke) இரும்பை உருக்கி வெற்றிகண்டார். டார்பி, இரும்புத் தொழில் செய்துவந்த ஒருவரின் மகனாக 1677-இல் டட்லிக்கு (Dudlly) அருகில் செட்ஜ்லி (Sedgeley) யில் பிறந்தார். இம்முறைப்படி பெருமளவு உற்பத்திக்குப் பயன்படாவிட்டாலும்கூட இரும்புத் தொழிலில் ஏற்பட்ட பெருமாற்றமாகும். வார்ப்பு இரும்பு உற்பத்தி பெருகிற்று. விலைமலிந்தது. இயந்திரங்கள் உற்பத்தியும் வார்ப்புப்பட்டறைகளும் நிலக்கரி கிடைக்கும் பகுதிகளில் அமைந்தன. காடுகளுக்கருகிலிருந்த நிலக்கரி வயல்கள், சுரங்கங்கள் பக்கம் இரும்புத் தொழில் வளர ஆரம்பித்தது. இத்தொழில் கிளைட் பள்ளத்தாக்கு, யார்க்ஷயர். தென்வேல்ஸ் கருப்புப் பிரதேசம் (Black County) ஆகிய இடங்களில் துவங்கிற்று. டார்பி முறைகளை அவரது வழிவந்தோர் கையாண்டனர். அது நல்லரக இரும்பை உருவாக்கினாலும் மரக்கரி உபயோகம் நிற்கவில்லை.

1775-ஆம் ஆண்டில் ஹென்றிகார்ட் (Henry Cort) என்பவர் வார்ப்பிலிருந்து தகடாகவும் வேண்டும் உருவில் மாற்றம் செய்து கொள்ளக்கூடிய தேனிரும்பையும் (Wrought iron) உற்பத்தி செய்து காட்டினார், கார்ட். லங்காஸ்டரில் 1740-இல் பிறந்தவர். அவர் தேனிரும்பு உற்பத்தியாளராக பார்ஹாமில் (Farham திகழ்ந் தார். அவர் 1783-இல் இரும்பை உலையிலிட்டுக்கலக்கி (Puddling) அதைச் சுத்தப்படுத்தும் முறைகளையும் உருளைகளிலிட்டுத்தகடுக ளாகமாற்றும் உருளை முறையையும் (Rolling) உருவாக்கினார். பன்னிரண்டு மணி நேரத்தில் ஒரு டன் சுத்த இரும்பு உற்பத்தி செய்வதைப் பதினைந்து டன் உற்பத்தி செய்து உற்பத்தி வேகத்தையும் பெருக்கினார். இரும்பு தகடாக்கப்படும் முறையைக்கண்டுபிடித்தது, கப்பல்கள், தொட்டிகள், குழாய்கள் துப்பாக்கிக்குழல்கள் போன்றவற்றைச்செய்யப் பெரிதும் பயன்பட்டது தற்போது வடகிழக்கு இங்கிலாந்து, லிங்கன்ஷயர், ஷெப்பீல்டு, லங்காஷயர், ஸ்காட்லாந்து போன்ற இடங்களில் உயர்ரக எஃகு, இரும்புப் பொருட்களும், தெற்கு வேல்ஸ் பகுதிகளில் தட்டையான தகடுகளும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன; இம்முறை மரக்கரி உப

யோகத்தை நிறுத்தி நிலக்கரி உபயோகத்தைப் பெருக்கிற்று, இறக்குமதி செய்து கொண்டிருந்த பிரிட்டன் இரும்பை ஏற்றுமதி செய்யும் நிலையை எட்டிற்று. 1740-இல் 17,000 டன் இரும்பு உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. அது 1806-இல் 2,50,000 டன்னுகவும் 1839-இல் 13, 47,000 டன்னுகவும் பெருகிற்று. 1820 முதல் 1840 வரை இயந்திரங்களும், கருவிகளும் உற்பத்தி வீதம் அதிகரித்தது. இரும்பின் தேவையை மேலும் கூட்டியது. 1821-இல் இரயில் வேலைகளும், 1850-இல் கப்பல்களும் கட்ட ஆரம்பித்ததும் அதன் தேவை மேலும் அதிகரித்தது. வெளிநாட்டுத் தேவையும் கூடுதலாயிற்று, 1840-இல் விவசாயநாடு என்பது மாறி, தொழில் மயமான நாடு என மாறிற்று. இல்லத்தொழில் முறை மாறி தொழிற் சாலை முறை குடிபுகுந்தது.

இனி உலைக்குள் காற்றைச்செலுத்தி வெகு சூடாக்கும் வேலை ஒரு பிரச்சனையாயிருந்தது. அதை டார்பி தீர்ப்பதில் சில காலம் செலவிட்டார். ஸ்காட்லாந்தில் 1706-இல் காரண் பட்டறையில் (Carron Iron Works) டாக்டர் ரூபக் (Dr. Roebuck) என்பவர் ஊதும் முறையொன்றைக் (blast) கண்டுபிடித்தார். அதுவரை துருத்திகள் (bellows) பயன்படுத்தப்பட்டு வந்தன. அதன் மூலம் காற்றை 1790 நீராவி இயந்திரம் மூலம் உட்செலுத்தும் முறை கையாளப்பட்டது. அபிவிருத்திகள் தொடர்ந்தன. 1828-இல் நீல்சன் (Neilson) என் பவர் மிகச் சூடான காற்றை உட் செலுத்தும் முறையை (hotblast)உருவாக்கினுர். அதன் மூலம் நிலக்கரிச் செலவு மேலும் குறைந்தது. உற்பத்தி வேகம் அதிகரித்தது. வார்ப்பிரும்பு வேண்டுமளவில் குறைந்தவிலையில் கிடைத்தது. பின்னர் பெர்ஷாம் (Bersham) பிரோஸ்லி (Broseley) என்னுமிடங்களில் உலைகள் வைத்திருந்த வில்கின்சன் (Wilkinson) என்பவர் இரும்பினுல் பாலங்கள், படகுகள் கட்டினுர். அவற்றில் உபயோகப் பட்ட இரும்புப் பொருட்களின் பயன்களை விவரித்தார். இறக்குமதி யான இரும்பின் மீது வரி விதிக்கப்பட்டதும் உள் நாட்டு உற்பத்தி வேகமும் தொழில் வளர்ச்சியும் அதிகரித்தன. இருப்புப்பாதைகள், கப்பல் கட்டுதல், இயந்திரச் சாதனங்கள், பொறிகள் அமைத்தல் போன்றவை இரும்பின் தேவையை வெகுவாக அதிகரித்தன.

இரும்புத்தாது உலையிலிடப்பட்டு இரும்பு தயாரிக்கப்படுகிறது. அது மேலும் உருக்கப்பட்டு வார்ப்பிரும்பு உருவாக்கப்படுகிறது. வார்ப்பிரும்பை மறுபடியும் உருக்கி வார்ப்புகள் தயாரிக்கப் படுகின்றன. அவற்றைக் கலக்கும் (Puddling) உலையிலிட்டு உருளைகளில் செலுத்தி நீளத்துண்டுகள், தண்டவாளங்கள், தகடுகள் உருவாகின்றன. வார்ப்பிரும்புக்கும், தேனிரும்புக்கும் அதில் உள்ள கரியின் (Carbon) அளவில் தான் வித்தியாசம் உண்டு. தேனிரும்

பில் கரி இராது. எனவே வேண்டும் வடிவில் தட்டவோ, தக டாக்கவோ முடிகிறது. ஆனால் கரிப்பொருள் உள்ள வார்ப்பிரும்பைத் தட்ட இயலாது. அது உடையும் தன்மை உள்ளது. இரும்பு உற்பத்தியாளர்கட்கு அடுத்துள்ள பிரச்சினை இக்கரியின் விகிதத்தைக் கட்டுப்படுத்தி உறுதியான எஃகு உற்பத்தி செய்யும் தொழில் நுணுக்கம் தெரியாததாகும். எஃகு என்பது இரும்புடன் குறிப்பிட்ட அளவு கரியைக் கலந்து உருவாக்குவதாகும். இது இத் தொழிலின் அடுத்த வளர்ச்சிக் கட்டமாகும். இடைக்காலத்தில் எஃகு உற்பத்தி இருந்தது. தேனிரும்பு 4 துண்டுகளின் மேல் கரியைத் தடவி மேலும் மேலும் சூடேற்றும் முறையில் உருவாக்கினார்கள். அது மிகவும் சிரமமான முறை மட்டுமல்லாமல் அதிகச் செலவாகும் முறையாகவும் இருந்தது. டன்காஸ்டரைச் (Doncaster) சார்ந்த கடிகார உற்பத்தியாளரான பெஞ்சமின் ஹன்ட்ஸ்மன் (Benjamin Huntsman) தனது தொழிலுக்குத் தேவையான எஃகு கிடைக்காததால் எஃகுத் தயாரிப்பில் ஈடுபாடு கொண்டார். 1740-இல் ஷெப்பீல்டுக்கு அருகில் ஹான்ட்ஸ்வொர்த் (Hands worth) என்னுமிடத்தில் அவரால் ஒரு வகை (Crucible) எஃகு தயாரிக்கப்பட்டது. இதன்படி சிறந்த வகை எஃகு தயாரிக்கப்பட்டது. பிறநாட்டு எஃகு இறக்குமதி இதனால் குறைந்தது. இங்கிலாந்து ஏற்றுமதி செய்யவும் தொடங்கியது. ஷெப்பீல்டு உலகப் புகழ்பெற்ற வெட்டுக் கருவிகளின் தயாரிப்பிடமாயிற்று. ஹன்ட்ஸ்மன் முறைப்படி (Huntsman Process) குறைந்த அளவிலேயே எஃகு தயாரிக்க முடிந்தது. மேலும் சற்று கவனக்குறைவானாலும் தயாரிக்கப்பட்ட இரும்பு உபயோகமற்றதாயிற்று. அதிகச் செலவும் ஆயிற்று. வேறு முறையில் பெருமளவு எஃகு தயாரிப்பு கண்டுபிடிக்கும் வரை இம்முறையில் தயாரிக்கப்பட்ட எஃகு ஆடம்பரப் பொருட்கள் உற்பத்திக்கே பயன்படுத்தப்பட்டது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் எஃகுத் தொழிலில் பெரும் முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டன. எஃகுத் தொழிலில் அடுத்த புதுமையை ஏற்படுத்தியவர் ஹென்றிபெஸ்மர் (Henry Bessmer) ஆவார். இவரது தந்தை 1789-இல் பிரான்ஸில் ஏற்பட்ட புரட்சியின்போது இங்கிலாந்திற்குத் தப்பி ஓடி வந்தவர். பெஸ்மர் 1813-இல் பிறந்தார். புதிய கண்டுபிடிப்புக்களில் அதிக அக்கறை காட்டினார். தனது இருபதாம் வயதிலேயே இவரது வேலைகட்காக அரச கழகம் (Royal Academy) பாராட்டியது. இவர் தபால் தலைகளில் துளையிடும் இயந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தார். 1856-இல் பெஸ்மர் கலக்கும் முறையைப் பயன்படுத்தாமல் இரும்பு எஃகை உற்பத்தி செய்யும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். பெஸ்மர் மாற்றுலை (Bessmer Converter) என்னும் சாதனத்தைக் கண்டுபிடித்து, பெருமளவு எஃகு உற்பத்திக்கு வழிவகுத்தார். அசுத்தம் நீக்கப்

பட்ட வார்ப்பிரும்புடன் இரும்பு, மாங்கனீஸ், கரி ஆகியவற்றின் கூட்டுக் கலவையைச் சேர்த்து உருக்கி எஃகு தயாரிக்கும் முறையை இவர் கண்டுபிடித்தார். இவ்வித எஃகில் கலந்துள்ள கரி அளவு எவ்வளவு என்பது தெளிவாகத் தெரிவதுடன் அது சிறந்த எஃகாக வும் இருந்தது. இப்புதுமுறை எஃகில் கரி மிகவும் குறைவு. ஆகவே இது பெஸ்மர் எஃகு (Bessmer Steel) அல்லது அமில எஃகு (Acid Steel) என்று கூறப்பட்டது. இது நல்ல தரமானதாய் இருந்தது. தேனிரும்பைக் காட்டிலும் சிறப்பாகவும், திடமாகவும், மலிவானதாக வும் உழைக்கக் கூடியதாயிருந்தது. இதன் மூலம் உறுதியான, நெடு நாள் உழைக்கக் கூடிய எஃகைப் பிரிட்டன் தயாரிக்க முடிந்தது. நிலக்கரியின் செலவும் குறைந்தது. இதன் மூலம் இங்கிலாந்தில் எஃகுக் காலம் (Steel Age) தொடங்கிற்று எனக் கூறலாம். இதைக் கொண்டே தண்டவாளங்கள் இரும்பு உத்திரங்கள் (Girders) தகடுகள் (Sheet), இயந்திரங்கள், யுத்த தளவாடங்கள், கப்பல் முதலியன உருவாக்கப்பட்டன. தேனிரும்பு உற்பத்தியும் உபயோக மும் குறைந்தன. இரும்பு உலைகள் பல எஃகு ஆலைகளாக மாறின. 1880-இல் இரயில்வேக்கள் எஃகை முழுவதும் உபயோகப்படுத்த ஆரம்பித்தன. ஆயினும் இம்முறையில் ஒரு பெரும் குறைபாடு இருந்தது. பெஸ்மர் முறைப்படி பாஸ்வரம் கலவாத இரும்புக் கனியை மட்டும்தான் உபயோகித்து எஃகு தயாரிக்கப்பட இயலும். பாஸ்வரம் கலவாத இரும்புக்கனி கம்பர்லாந்து (Cumber-land) வடலங்காஷையர், பீன்காடுகள் ஆகிய இடங்களில் மட்டுமே கிடைத்தது. ஆகவே ஸ்வீடன், ஸ்பெயினிலிருந்து பாஸ்வரம் கலவா இரும்புத்தாது இறக்குமதி செய்யப்பட வேண்டியதாயிற்று. ஆகவே எஃகு ஆலைகள் கடற்கரைப் பகுதிகளில் ஏற்பட ஆரம் பித்தன. தன் கண்டுபிடிப்பின் உரிமை (Patent) மூலம் பெரும் பணக்காரராகிய பெஸ்மர் 1898-இல் இறக்கும்போது தேனிரும்பின் இடத்தை எஃகு பிடித்துக்கொண்டது.

பாஸ்வரம் கலந்த தாதுக்களில் பாஸ்வரத்தை நீக்கும் முறையைக் கண்டுபிடிக்கப் பலர் முயன்றனர். ஸ்னீலஸ் (Snelus) என்பவர் மாற்றுலைகளில் காரப்பொருட்களான சுண்ணாம்பையும், மக்னீஷி யாவையும், களிமண்ணையும் உபயோகித்து ஆராய்ச்சி செய்தது பலனில்லாது போயிற்று. ஆனால் எவ்வாறேனும் அது கண்டு பிடிக்க வேண்டியது அவசியமாயிற்று. பிரிட்டனில் யார்க்ஷயரில் கிளிவ்லந்து மாவட்டத்திலும், ஸ்டாப்போர்டுஷயர் (stafford-Shire) மற்றும் மாவட்டங்களிலும் பாஸ்வரம் சேர்ந்த இரும்புத் தாதுக்கள் அதிகம் கிடைத்தன. அவை உபயோகிக்க இயலா மலிருந்தது. 1878-இல் சிட்னிகில்கிரைஸ்ட் தாமஸ் (Sidney Gilchrist Thomas) என்பவரும், பெர்சிகில்கிரைஸ்ட் (Percy

Gilchrist) என்பவரும் சேர்ந்து ஒரு முறையைக் கண்டுபிடித்தனர். இது கில்கிரைஸ்ட் தாமஸ் முறை எனப்பட்டது. அதாவது மாற்றுலையிலோ, திறந்த உலையிலோ, சுண்ணும்பு போன்ற காரப் பொருட்களை உபயோகித்து இரும்பில் உள்ள பாஸ்வரத்தை நீக்கும் முறையாகும். உருக்கிய எஃகில் பிரியும் அப்பொருளைத் திரவமாகப் பிரித்தெடுப்பது இயலும். இம்முறையில் தயாராகும் எஃகைக் கார எஃகு (Basic Steel) என்றனர். எளிதில் கிடைத்த பாஸ்வரம் கலந்த தாதுப் பொருளிலிருந்து அதிக அளவு எஃகு உற்பத்தி செய்வது வேகமடைந்தது. இம்முறையின் அடிப்படையிலேயே ஜெர்மனியில் எஃகு உற்பத்தி செய்வது வேகமடைந்தது. இம் முறையின் அடிப்படையிலேயே ஜெர்மனியில் எஃகுத் தொழில் விரிவாக ஏற்படுத்தப்பட்டது. லொரைன், லக்ஸம்பர்க், (Loraine, Luxumburg) பகுதி, தாதுப்பொருட்கள் பாஸ்வரம் கொண்டதாய் இருப்பினும் இம்முறையின் உதவியால் வெகுவாகப் பயன்படுத்தப் பட்டன. பிறநாடுகளிலும் இத்தொழில் அபிவிருத்தியடைய ஆரம் பித்த்து. மேலும் இதில் கழிவாகக் கருதப்படும் (Slag) பொருள் பாஸ்வரச் சத்து நிறையவுள்ளதால் அது ஒரு சிறந்த உரவகையாகப் பயன்படுத்தப்பட்டது. ஆகவே, கார எஃகு உற்பத்தியின் உபப் பொருளாக இதை விவசாயிகள் பெரிதும் பயன்படுத்தினர். இதனுல் எஃகு விலை மலிந்தது. பல்வேறு துறைகளில் எஃகு உபயோகிக்கப்பட்டது.

1861-இல் சீமன்ஸ் (Siemens) சகோதரர்களும் இரு பிரெஞ்சு இரும்பு உற்பத்தியாளர்களான மார்ட்டினும் (Martin) சேர்ந்து எஃகு உற்பத்தியில் சிறந்த உலை முறையை உருவாக்கினுர்கள். இது மேலும் துல்லியமான, எளிதான முறையாகும். உயர்தர எஃகு இதனுல் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. ஆழமற்ற உலையில் உட்சுவ ராக சிலிகான் செங்கல்லை உபயோகித்து அமில எஃகும், சிறந்த உலையின் உட்சுவரில் காரப்பொருள்களை உபயோகித்துக் கார எஃகும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. பெஸ்மர் முறைப்படி உற் பத்தியின்போது (Process) ஏற்படும் குறைபாடுகளைத் தவிர்க் கவோ, மாற்றம் செய்யவோ இயலாது. ஆனுல் திறந்த உலை முறையில் அக்குறைபாடுகளை உற்பத்தியின் போதே (Processing) சரிசெய்ய வியலும், பெஸ்மர் முறையைக் காட்டிலும் சீமன்ஸ் மார்ட்டின் முறை சிறந்ததாகக் கருதப்பட்டது. மேலும் சீமன்ஸ் மின்சார உலையினை அமைத்திருந்ததால் ஊதுலை போட்டியிட முடிய வில்லை.

பின்னை நாட்களில் தனி எஃகைக்காட்டிலும் மேலான உலோகக் கலவைகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. எஃகுடன் நிக்கல், குரோமியம், மாங்கனீஸ், டங்ஸ்டன் (Tungsten), மாலிப்டினம் (Molybdenum),

வெனெடியம் (Vanadium) போன்றவற்றைச் சிறிது கலந்து தயாரிக்கப்படுகின்றது. வெட்டுக் கருவிகள், இயந்திரக் கருவிகள் (Machine tools) தயாரிக்கவும் இவை மிகவும் பயன்படும். குரோமியக் கலவை துருப்பிடிக்காது. அலுமினியக் கலவை உறுதியுடையதாகவும், கனமின்றியும் உள்ளதால் விமானங்களைத் தயாரிக்கப் பயன்பட்டன. இதில் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுக் கொண்டே இருக்கிறது.

1850-ல் இங்கிலாந்தின் இரும்பு எஃகு ஏற்றுமதி 5,00,000 டன்களிலிருந்து 3·5 மில்லியன் டன்களாயிற்று. 1880-இல் பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் எல்லாவற்றின் மொத்த ஏற்றுமதியளவைப் போல் பிரிட்டன் இரு பங்கு ஏற்றுமதி செய்தது. 1890 வரை உலகிலேயே இரும்பு எஃகு உற்பத்தியில் பிரிட்டன் முதலிடம் வகித்தது. 1878-ல் ஏற்பட்ட கில்கிரைஸ் தாமஸ் முறை இதற்குப் பெரிதும் காரணமாகும். 19-ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் பிரிட்டனை அமெரிக்காவும், ஜெர்மனியும் மிஞ்சின. பிரிட்டனில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட எல்லாப் புத்தமைப்புக்களும் முறைகளும் பிற நாடுகளுக்கு அதிகமாகப் பயன்பட்டன. 1880-க்கு பின் ஏற்றுமதி குறைந்தது. 1900-லிருந்து 1913 வரை ஏற்றுமதி மதிப்பு 29 மிலியன் பவுனிலிருந்து 48 மிலியன் பவுன்களுக்கு உயர்ந்தது. ஆனாலும் அமெரிக்கா, ஜெர்மனியின் ஏற்றுமதி அதனிலும் உயர்ந்தது. அமெரிக்கா எஃகு உற்பத்தி கணிசமான அளவு உயர்ந்திருந்தது. விலை மலிவாகவும், தரமானதாகவும் இருந்தது. போர்க் காலங்களில் இங்கிலாந்து பெரும் போட்டிகளைச் சமாளிக்க வேண்டியிருந்தது. பின் தங்கிய நிலையில் அது உலகில் மூன்றும் இடத்தைப் பெற்றது. 1913 முதல் 1923 வரை பிரிட்டனின் இரும்பு ஏற்றுமதி பிரான்ஸ், இத்தாலி, ஜப்பான் ஆகிய நாடுகளுக்குப் பெருவாரியாகக் குறைந்தது. அவை தங்கள் உற்பத்தியைப் பெருக்கியும் வேற்று நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியும் செய்துகொண்டன. மேலும் இங்கிலர்ந்தின் தொழில் திறன் பெருகவில்லை. இங்கிலாந்தில் 1929-இல் ஒரு ஊதுலையில் சுமார் 48,000 டன் உற்பத்தியான போது ஜெர்மனியில் அது 97,000 டன்னுகவும் அமெரிக்காவில் 1,38,000 டன்னுமாக இருந்தது. யுத்த தளவாட உற்பத்திப் பெருக்கமும், கடும் இறக்குமதி வரிகளும் 1933-இல் 7 மிலியன் டன் உற்பத்தியை 1937–இல் 7 மிலியன் டன் உற்பத்தியை 1937–இல் 13 மிலியன் டன்களாக உயர்த்தியது. தொழிலில் புது முறைகளைப் புகுத்தி ஆண்டுக்கு சராசரி 16 மிலியன் டன்னுக உற்பத்தியைப் பெருக்கவும், பிரிட்டிஷ் இரும்பு எஃகு உற்பத்திக் குழு (The Britsh Iron and Steel Federation) 1934-இல் உருவாயிற்று. அதன் ஆதரவில் 1944-ல் பிரிட்டிஷ் இரும்பு எஃகு ஆராய்ச்சிக்

குழு (British Iron and Steel Research Association) ஏற்படுத்தப் பட்டது. இவை இத்தொழிலில் பெரும் முன்னேற்றங்கள் காண உதவுகின்றன. 1952-இல் 300 மிலியன் பவுன் செலவில் அமைக்கப் பட்ட நவீன அமைப்புக்களின் மூலம் 1954-இல் உற்பத்தி 18·5 மிலியன் டன்னுகையிருந்தது. ஏற்றுமதியும் கூடிற்று. 1932-லிருந்து இத்தொழிலில் ஒரு பகுதி மேற்கண்ட குழுவின் மேற்பார்வையின் கீழிருந்து வந்தது. அரசால் ஏற்படுத்தப்பட்ட இறக்குமதி வரி விதிப்பு ஆலோசனைக்குழு (The import duties advisory Committee) இத்தொழிலில் புனரமைப்பு செய்யப் பரிந்துரை செய்தது. தொழிற் கட்சியின் முயற்சியால் 1949-ல் ஏற்பட்ட இரும்பு எஃகுச் சட்டம் (Iron and Steel Act 1949) 1951 பிப்ரவரி முதல் இத்தொழிலின் பெருவாரியான பகுதியைத் தேசியமயமாக்கிற்று. ஆனுல் பழமைக் கட்சி இரும்பு, எஃகுத் தொழிற் சட்டம் ஒன்றை 1953-இல் ஏற் படுத்தி அதன்படி இரும்பு எஃகுத் தொழில் அமைப்பு உற்பத்திக் குழு (Iron and Steel Holding and Realisation Agency) ஒன்றை உருவாக்கித் தொழில் அமைப்புக்களை மீண்டும் தனியார் நிறுவனங் க்ட்குத் திருப்பித் தந்தது. 1957-ல் சுமார் பதினுறு நிறுவனங்களில் இரண்டை அந்தக் குழு நேரடியாக நிர்வகித்தது. 1953-ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட சட்டம் இரும்பு எஃகுக்குழு (Iron and Steel Board) ஒன்றை அமைத்தது. அது போதுமான அளவு குறைந்த செலவில் இரும்பு எஃகு உற்பத்தி செய்யவும் திறனுடன் தொழிலை இயக்கவும், போட்டிச் சூழ்நிலையில் உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்கும், உற்பத்தித் துறையை மேற்பார்வை செய்யவும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அது விசை—அமைச்சின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்குவதாகும்.

1959 வரை இங்கிலாந்து உலகில் நான்காவது இடத்தை வகித்து வந்தது. உயர்தர எஃகு உற்பத்தியில் புகழ் வாய்ந்ததாய் 1946-இல் 12·7 மிலியன் டன் எஃகு உற்பத்தி 1957-இல் 21·7 டன்னுயிற்று. இரும்பு 1946-இல் 7·8 மிலியன் டன்னுயிருந்தது. அது 1957-இல் 14·3 மிலியன் டன்னுயிற்று. தற்போது பிரிட்டன் உலகில் ஐந்தாவது இடத்தை வகிக்கின்றது. 1968-இல் எஃகு உற்பத்தி 25·9 மிலியன் டன்னுகும். 1968-இன் குறியீடு 31·5 மிலியன் டன்னுகும். 1968-இல் இரும்பு உற்பத்தியானது 16·4 மிலியன் டன்னுகும். எஃகு ஏற்றுமதி மதிப்பீடு 266 மிலியன் பவுனுகும். ஸ்வீடன், அமெரிக்கா, ஸ்பெயின் நாடுகள் முக்கியமாக வாங்கும் நாடுகளாகும். 1955—67 வரை 1750 மிலியன் பவுன் இத்தொழிலில் செலவு செய்யப்பட்டது.[1] உற்பத்தி செய்யும் ஆலைகள் பெருகின. உற்பத்தியின் அளவைக் கூட்டுவதைக் காட்டிலும் உறுதியான எஃகு தயாரிப்பது நோக்கமாகக் கொள்ளப்

1. Britain—Official Hand Books,

பட்டது. மாற்றுலைகள் 1960-இல் 8 சதவீதத்திலிருந்து 30 சதவீதமாகவும் மாறின. நவீன முறைகளாலும், சாதன வகைகளாலும் இரும்பு எஃகு உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டுள்ளது. அதில் விஞ்ஞானத் தொழில் நுட்பக் கழகங்கள், பிரிட்டிஷ் எஃகு பேரமைப்பு (British Steel Corporation) போன்றவை பெரும்பங்கு கொண்டு உள்ளன. பெரும் அமைப்புக்கள் இத்தொழிலில் நிறுவப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் முக்கியமானவை ஸ்காட்லாந்தில் பெரிதுபடுத்தப்பட்டு உள்ள 'ராவன்ஸ்கிரேய்க்'ல் உள்ள ஆலை ஒன்றும், நியூபோர்ட் (Newport) என்ற இடத்தில் உள்ள அகலத் தகடுகள் செய்யும் ஆலையுமாகும். "ஸ்ட்ரோக் ஆன் ட்ரண்ட்"ல் (Stroke on Trent) உள்ள கனரகத் தொழில் ஆலை, வார்ப்படச் சாமான்களுக்கான தாகும். ஷெப்பீல்டில் (Sheffield) பெருமளவு கரி எஃகுக் (Carbon Steel) கலவைகள் ஆலை உலகிலேயே மின் உலையால் இரும்பு உருக்கும் ஆலைகளில் பெரியது. அது போலவே ராத்தர்ஹாமில் (Rotherham) உள்ள எஃகு ஆலையுமாகும்.

பிரிட்டிஷ் எஃகு பேரமைப்பு (British Steel Corporation) 1967-இல் ஏற்பட்ட இரும்பு எஃகுச் சட்டப்படி 13 பெரும் நிறுவனங்களைப் பொது நிர்வாகத்தின் கீழ்க் கொண்டு வந்தது. அவை பிரிட்டனின் இரும்பு எஃகு உற்பத்தியில் 90 சதவீதம் உற்பத்தி செய்கிறது. தேசியமயமான தொழில் மூலதனங்கட்கு அது பொறுப்பாகும். 1969-இல் அது பொது நிர்வாகத்தின் கீழ் உள்ளவற்றை நான்கு பிராந்திய அமைப்புக்களாக மாற்றப் பரிந்துரை செய்தது. இத்தொழிலில் மூன்றில் ஒரு பங்கு உற்பத்தி செய்யும் 200 சிறு நிறுவனங்களும் உள்ளன.

1968-இல் உற்பத்தியான வார்ப்படங்களின் அளவு 3·5 மிலியன் டன்னாகும். இவற்றில் பெரும் பகுதி பொறியியல் துறைகளிலும், மோட்டார் உறுப்புக்கள், குழாய்கள் உருவர்க்கவும், கட்டிட வேலைகட்கும் பயன்படுபவையாகும். 1957-இல் 4,60,000 பேர் இதில் வேலை செய்தனர். 2,38,000 பேர் இரும்பு எஃகுத் தொழிலில் உருக்குதல், தகடாக்குதல் போன்ற வேலைகளிலும், 2,300 பேர் ஊதுலைகளிலும், 1,18,000 பேர் வார்ப்பட வேலைகளிலும் (Foundries) வேலை செய்தனர். 1959-இல் உற்பத்தியான இரும்பும் எஃகும் 32·8 மிலியன் டன்னாகும். அதில் 3·2 மிலியன் டன் ஏற்றுமதியாயிற்று. 1963-இல் உற்பத்தியான 37·1 மிலியன் டன்னில் 3·6 மிலியன் டன் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. இவ்வாறாக, பெருகி வரும் இத்தொழிலில் வியத்தகு மாற்றங்களும், வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டு வருகின்றன.

பொறியியல் (Engineering):

பொறியியல் துறையில் முக்கிய காலம் 1800-லிருந்து 1850 வரையாகும். அதுவரை இத்துறையில் பல முற்றுரிமைகள் பெற்றிருந்த பவுல்டன்வாட் (Boulton watt) நிறுவனத்தின் உரிமைகள் 1800-இல் முடிவுற்றன. 1850-க்குள் இயந்திரக் கருவி உற்பத்தித் தொழில் (Machine Tool Industry) நன்கு வளர்ச்சி பெற்றிருந்தது. இலண்டன் நகரம் பொறியிலர்கள் பலரையும், இயந்திரங்களையும் உருவாக்கிக் கொண்டிருந்தது. இத்துறை வளர்ச்சி மெதுவாகவே ஏற்பட்டுக் கொண்டிருந்தது. நவீனக் கருவிகளையும் முறைகளையும் உருவாக்கிக் கொண்டிருந்த மேதைகளுக்கு, முந்தியக் கருவிகளும் முறைகளும் வெகுவாகப் பயன்பட்டன. அக்காலத்தில் பல புத்தமைப்புக்களில் மிக முக்கியமானதென்றும், தொழில் வளர்ச்சிக்கு மிகவும் தேவையானதென்றும் நீராவி இயந்திரம் கருதப்பட்டது. அது பல கட்டங்களில் பலரால் மாற்றியமைக்கப்பட்டு பல ஆண்டுகள் உபயோகத்தில் இருந்தது.

முதன் முதலாக, தாமஸ்சவேரி (Thomas Savery) என்பவர் 1689-இல் நீர் இறைக்க நீராவி இயந்திரம் ஒன்றைக் கண்டுபிடித்தார். 1705 தாமஸ்நியூகுமன் (Thomas Newcomen) என்பவர் ஒரு நீராவி இயந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தார். அது நீரை இறைப்பதற்கு வெகுவாகப் பயன்பட்டது. ஆனால் அது அதிகம் குறைபாடுகளுடையதாயிற்று. அதனுடைய திறமை மிகக்குறைவு. ஆகையால் அதன் இயக்கத்துக்கு எரி பொருளான நிலக்கரி நிறையத் தேவையாயிற்று. சரியாகவும் அது வேலை செய்யவில்லை. அது மிகவும் ஆபத்தான இயந்திரமாகவும் இருந்தது. அடிக்கடி இயங்காமல் நின்று போவதுண்டு. அது பெருவாரியாகச் சுரங்கங்களிலிருந்து நீரை இறைப்பதற்கு மட்டும் சுமார் அறுபது ஆண்டுகட்கு மேலாகப் பயன்பட்டு வந்தது. அதை ஜேம்ஸ் ஸ்மீட்டனும் (James Smeaton) ஜேம்ஸ்வாட்டும் (James watt) திருத்தி அமைத்தனர். குறைபாடுகளை நீக்குவதில் 1763-ல் ஜேம்ஸ்வாட்டு அவரது முயற்சியில் வெற்றி பெற்றார். 1782-இல் சுற்றும் முறைப்படி (Rotary) இயங்கும் ஒரு வகைப் புது இயந்திரத்தை ஜேம்ஸ்வாட்டும் உருவாக்கி உரிமை பெற்றார். அதில் தண்டு (Piston) ஒன்று சக்கரம் ஒன்றைச் சுழலச் செய்ய இயந்திரத்தை இயக்கியது. இது நியூகுமன் பொறியை விடத் திறமையுடனும் குறைந்த எரிபொருள் செலவும் கொண்டதாய் அமைந்தது. இதை உருவாக்க அவருடன் மாத்யூ, போல்டன் (Mathew, Boulton) என்பாரும் பெரிதும் உழைத்தார். இருவரும் உருவாக்கிய பொறிகளைக் கவனிக்க, போதுமான பொறியாளர்கள் இல்லாததால் அவர்கள் பெரிதும் இன்னலுற்றனர். அவற்றில் அடிக்கடி கோளாறுகள் ஏற்பட்டு வந்தன. சரி செய்யத்தேர்ந்த

பொறியாளர்கள் இலர். அவர்களை உருவாக்குவதும் கடினமானதால் வாட் அவரது பொறிகள் பெருவாரியாக இயங்கி வந்த பகுதியில் தங்கி வரவேண்டியதாயிற்று. வைகின்சன் (Wilkinson) உருளைகளில் துளையிடும் சாதனங்களை உருவாக்கிய பின்னரே நீராவி இயந்திரங்களின் உறுப்புக்கள் துல்லியமாகத் தயாரிக்கப்பட்டன. பின்னர் நீர் இறைப்புக்குத் தவிர துணித் தொழில், காகிதத் தொழில் மட்பாண்டத் தொழில் ஆகியவற்றிலும் உபயோகிக்கப்பட்டது. நீராவி இயந்திரம் இதற்குப் பின்னர் மிகவும் மெதுவாகவே பழக்கத்துக்கு வந்தது. 1800–இல் பர்மிங்ஹாமில் பதினொன்றும், லீட்ஸில் இருபதும், மான்செஸ்டரில் முப்பத்திரெண்டுமே இருந்தன. இங்கிலாந்தில் மொத்தம் 289 இயந்திரங்கள் 4543 குதிரைசக்தி (Horse power) உடையதாயிருந்தது. இவற்றில் 84 பருத்தி ஆலைகளை இயக்கி வந்தது.

1820-க்கு பிறகே தொழிற்கருவிகள் (Tools) தயார் செய்யப்பட்டன. இயந்திரங்கள் அனைத்தும் அதுவரை கையாலேயே செய்யப்பட்டன. மிகவும் கவனமாகவும், துல்லியமாகவும் தயார் செய்யப்பட்டாலன்றி இயந்திரங்களை ஒரு சேரப்பொருத்துதல் இயலாது. திருகுகளும், தண்டுகளும், சக்கரங்களும் ஒவ்வொன்றும் நன்கு பொருத்தி இயந்திரத்தை வேலை செய்யுமாறு செய்வது மிகவும் அரிதாக இருந்தது. ஆகவே சிறு இயந்திரச் சாதனங்களை உருவாக்குவதுகூடக் கடினமாகவும், அதிகச்செலவாகவும் அமைந்தது. அவற்றில் பழுது ஏற்பட்டு விட்டால் அதை சரிசெய்வது மிகமிகக் கடினமாயிற்று. தேர்ந்த பொறியியலர்கள். கிடைப்பது மிகக்கடினம் சாதாரணக் கொல்லர்களிடமும், தச்சர்களிடமும் பயிற்சி பெற்ற பின்னரே அவர்கள் இவற்றைக் கையாள முடிந்தது. மேலும் இவற்றிற்கருகிலேயே அவர்கள் இயந்திரங்களில் பழுதுபட்ட உறுப்புக்களைச் சரி செய்தோ, மாற்றியோ இயங்கும் வரை அவர்கள் அங்கே தங்கி இருக்க நேர்ந்தது. இதனால் இயந்திரங்கள் பரவுவது மெதுவாயிற்று.

இயந்திரங்களை உற்பத்தி செய்யும் கருவிகள் உருவானபின் இத்தொல்லைகள் நீங்கியதுடன் இயந்திரங்கள் பெருவாரியாகத் தயாராயின. பல துறைகளிலும் வேகமாகப் புகுத்தப்பட்டன. சீராகத் தயாரிக்கப்பட்டன. மலிவாகக் கிடைத்தன. கைவினைஞர்களைத் தவிர்த்துச் சாதாரணத் தொழிலாளர்களைக் கொண்டே இயந்திரங்கள் தயாரிக்க முடிந்தது. 1825-லிருந்து க்ளமண்ட் (Clement) என்பார் பல இயந்திரக் கருவிசெய்யும் சாதனங்களை (Lathes) 1856 வரை உருவாக்கி உதவினார். 1848-இல் துளையிடும் சாதனத்தை ராபர்ட்ஸ் (Roberts) உருவாக்கியதும் இரும்புப் பாலங்கள்,

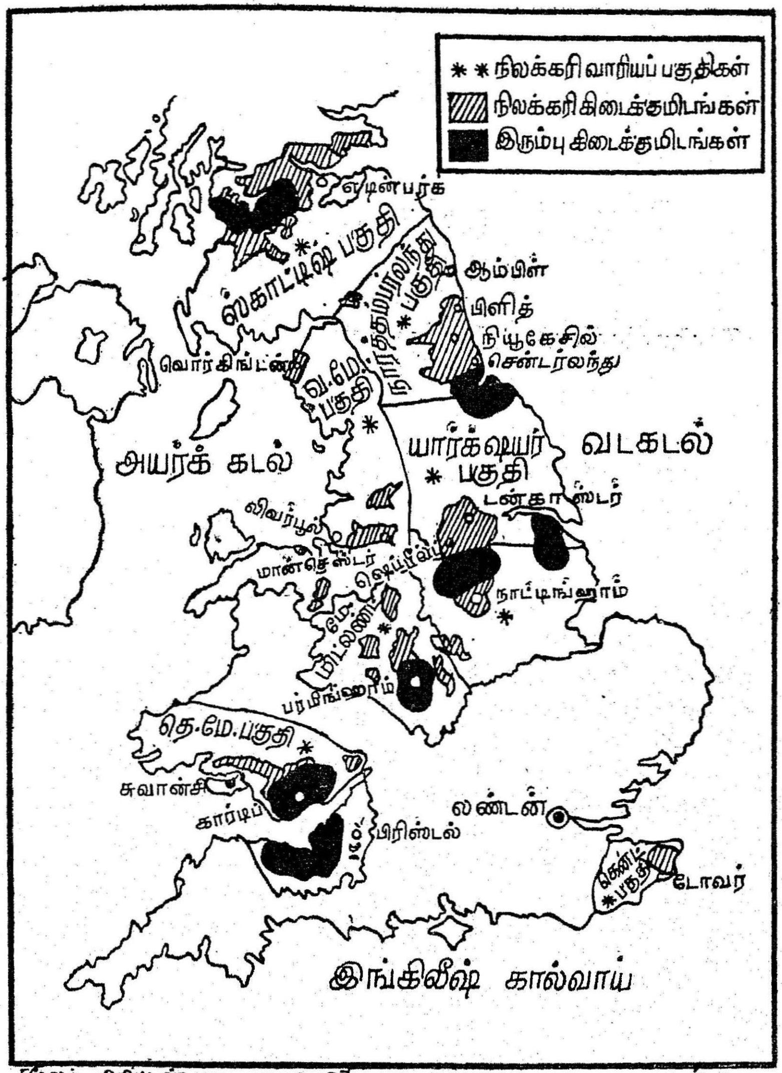
எஞ்சின்கள், இரும்புப் படகுகள் முதலியன உருவாயின. இத்துறையில் புரட்சிகரமான மாறுதல்களைச் செய்த முன்னோடிகள் மாட்ஸ்லே (Mandslay), முரே (Murray), க்ளமன்ட் (Clement), பாக்ஸ் (Fox), நாஸ்மித் (Nasmyth), ராபர்ட்ஸ் (Roberts), விட்வொர்த் (Whitworth), ஸர்பீட்டர்ஃபேர்பார்ன் (Sir Peter Fairbairn), ஜோசப் ப்ராமா (Joseph Bramah) போன்றவர்களாவர்.

வில்லியம் வைகின்சன் (William wilkinson) பிரான்கில் இயந்திரத் தொழிலை 1781-ல் உருவாக்கினர். பலர் இங்கிலாந்தில் முதலில் துணித்தொழில் இயந்திர உற்பத்தித்துறையில் அதிக அளவு கவனம் செலுத்திப் பொறிகள் பலவற்றை உருவாக்கினர்கள். இங்கிலாந்தைச் சேர்ந்த பொறியியலர்களும், பொறிகளும் ஐரோப்பிய நாடுகளிலும், அமெரிக்காவிலும் காணப்பட்டன. இயந்திர இறக்குமதித் தடைகளும், குடியேற்ற விதிமுறைகளும் இத்துறையில் இயந்திர உற்பத்திப்பெருக்கத்திற்கும், பொறியியலர்கள் உருவாகவும் ஊக்கம் தந்தன.

பொறியியலர்கள் பல துறைகளிலும் நாட்டில் காணப்பட்டனர். அவர்கள் மூன்று வகையாகப் பிரிக்கப்பட்டனர்.

1. கனரக இயந்திரங்கள் உருவாக்குபவர்கள்;
2. இயந்திரக் கருவி உற்பத்தி செய்பவர்கள்;
3. துணித் தொழில் இயந்திர உற்பத்தியாளர்கள்.

மேலும் கப்பல் கட்டுவதற்கும், இயந்திரங்கள் உற்பத்தி செய்யவும், இரயில் எஞ்சின்கள் உருவாக்கவும், பொறியாளர்கள் தேவைப்பட்டனர். ஒப்பந்தக்காரர்கள் (Contractors) தங்கட்குத் தேவையான பொறியாளர்களையும், சுரங்கங்கள், சுரங்கப் பொறியியலில் தேர்ச்சிப் பெற்றவர்களையும் கொண்டிருந்ததால், அத்துறை அதிகம் பேரைக் கவர்ந்ததால் அதில் அநேகர் பணியாற்றினர். ஆனால் அவர்களைப் பற்றிப் பொருளாதார வரலாற்றில் அதிகம் கூறப்படவில்லை. பின்னைய நாட்களில் விசாரணைக் குழுக்கள் ஏற்பட்ட பின்னரே அத்துறை சம்பந்தப்பட்டத் தொழிலாளிகளும், பொறியியலர்களும் அதிகக் கவனம் பெற ஆரம்பித்தனர்.



[மூலம் - பிரிட்டன் 1970 - கையேடு]

படம் - 1

தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்- III. விசை

(Technological Advancement - III. Power i. Coal)

I. நிலக்கரி

இங்கிலாந்து நாட்டில், தொழில் வளர்ச்சி அடைந்ததற்குப் பல காரணங்கள் உண்டு அவைகளில் முக்கியமானவை உள்நாட்டு அமைதி, போர்களில் வெற்றி, குடியேற்ற நாடுகளின் பெருக்கம், சுலபமாகப் போதிய கச்சாப் பொருட்கள் கிடைத்தல், உற்பத்திப் பொருட்களை விற்பதற்கு வேண்டிய அங்காடிகள் கிடைத்தது, வங்கிமுறை வளர்ச்சி, வியாபாரப்பாதுகாப்புக்கள், தொழில் துறையில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களையும், சூழ்நிலையையும் வரவேற்று அயராது உழைக்கும் தகுதிவாய்ந்த தொழிலாளர்ப் பெருக்கம் போன்றவைகளாகும்.

ஆனால் இவை எல்லாவற்றிற்கும் மேலானதொரு காரணம் உண்டெனில், அது இயந்திர மயமான தொழில்களை இயக்கவல்ல எரிபொருள்கள் அல்லது சக்திகள் எளிதில் கிடைத்ததாகும். இயந்திரங்களை உருவாக்குவதற்கும், உலோக வேலைகள் செய்வதற்கும், இயந்திரங்களை முடுக்குவதற்கும், தேவையான இயக்க சக்திகள் பல உருவங்களில் கிட்டியதே தொழிற் புரட்சியின் வேகத்தை அதிகரித்தது என்று கூறலாம்.

பிரிட்டனில் விசைகள் அல்லது சக்தி (Power) முக்கியமாக நிலக்கரி, பெட்ரோலியம், இவற்றிலிருந்து அதிகமாகவும், அணுசக்தி இயற்கை வாயுக்கள், நீர்ச்சக்தி இவற்றிலிருந்து குறைவாகவும் பெறப்படுகிறது. அடுத்தபடியாக மின்சக்தியிலிருந்தும், வாயுக்களிலிருந்தும் சுட்டகரி (Coke) யிலிருந்தும் பெறப்படுகிறது.

முதன்மையானதும், முக்கியமானதுமான எரிபொருள் நிலக்கரியாகவே இருந்ததால் நிலக்கரிச்சுரங்கத் தொழில் உருவாகி நிலக்கரி அதிகம் பயன்படுத்தப்பட்டது. ஆனால் நிலக்கரி நாட்டில் பாதிக்கு மேல் சக்தியாகப் பயன்படுத்தப்பட்டாலும், அத்தொழில் தளர்ச்சியுற்றே வந்தது. எண்ணெய் இறக்குமதி செய்யப்பட்டாலும், சக்திக்காகப் பயன்படுத்தப்படும் அளவு கூடிக்கொண்டே வந்தது. சக்திக்காக எண்ணெய் உபயோகம் 1958-ல் 1/5 பங்காக இருந்தது; 1961-ல் ¼ பங்காகவும், 1968-ல் 2/5 பங்காகவும் பெருகியுள்ளது. அணுவிசையின் உபயோகமும், வடகடல் இயற்கைவாயு (North Sea Natural Gas) உபயோகமும் சேர்ந்து கடந்த ஆண்டுகளில் பெரும் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தி வருகின்றன. இதுவரை இரண்டாக இருந்த எரிபொருட்கள் நான்காக மாறிவிட்டன. பதினைந்து ஆண்டுகளாக முன்னேறி வரும் அணுவிசை நிலையங்கள், மின்சக்தி உற்பத்தியைப் பெருக்கி வருகின்றன. இதுவரை திரவ ரூபத்தில் (Liquefied) இறக்குமதியாகிவரும் இயற்கை வாயு குறைந்த அளவே இருப்பினும், வடகடல்வாயு (North Sea Discoveries) கண்டுபிடிப்புக்குப்பின் அதன் உபயோகம் பெருகியுள்ளது. நீர்விசை குறைந்த அளவிலும், மேலும் விருத்திக்கு இடம் தராமலும் உள்ளது. பெட்ரோலியம் தவிர பிற எரிபொருள், விசை உற்பத்தித் தொழில்கள் அரசு உடைமைகளாகவே உள்ளன. விசை அமைச்சரே (Minister for Power) எரிபொருள், விசை உற்பத்தி, அது சம்பந்தப்பட்ட பொறுப்புக்களை உடையவராவர். அவருக்குத் துணையாக.ஆராய்ச்சி, அபிவிருத்தி ஆலோசனைக்குழு (Advisory Council on Research and Development) ஒன்று உள்ளது.

எரிபொருள், விசைத்தொழிலில் பிரிட்டனில் சுமார் 7,70,000 மக்கள் ஈடுபட்டுள்ளார்கள். அது தொழிலாளர் தொகையில் 3½ சதவீதம் ஆகும். 1969-70-ல் இதற்கான முதலீடு சுமார் 850 மிலியன் பவுன்களாகும். தேசிய உற்பத்தியில் அவர்கள் பங்கு 5 சதவீதம் ஆகும் தேசியத் தொழில், இல்லக்கரி நுகர்வோர் குழுக்கள் (National Industrial and Domestic Coal Consumers Councils 1947-ல் ஏற்பட்டது. 1948-ல் பிராந்திய மின் குழுவும் (Area Electricity Council), 1949-ல் வாயு ஆலோசனைக் குழுவும் Gas Consultative Council) ஏற்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் ஒரு தலைவரையும், 20 முதல் 30 வரை அங்கத்தினர்களையும் கொண்ட அமைப்புக்களாகும்.

இவ்வாறு அமைக்கப்பட்டு கிங்கிலாந்தில் விசை (Power) உற்பத்தித்துறை பெரிதும் ஊக்கமும், ஆக்கமும் பெற்றுள்ளது.

இதில் நிலக்கரி எத்துணையளவு விசைக்காகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது என்பதை நோக்குமுன், அது எவ்வாறு சுரங்கங்களிலிருந்து பெறப்பட்டது, அத்தொழிலின் ஆரம்பம், நடப்பு, எதிர்காலம், ஆகியவற்றையும், அதில் ஈடுபட்ட தொழிலாளர்களின் அன்றைய, இன்றைய நிலையினையும் தொழில் சூழ்நிலைகளையும் தொழில் நுட்ப வளர்ச்சியினையும் தெரிந்துகொள்ளுதல் அவசியமாகும்.

தொழிற் புரட்சியின் போது ஏற்பட்ட அடிப்படை மாற்றம் கையால் செய்யப்பட்ட பொருட்கள் இயந்திரங்களுக்கு மாற்றப் பட்டதாகும். இயந்திரங்கள் முதலில் நீர்விசையாலும், நீராவியாலும் இயக்கப்பட்டன. அவ்வியந்திரங்களை உருவாக்க இரும்பும், அவற்றை முடுக்க நிலக்கரியும் தேவையாயிற்று அப்போது நியூ காசில் (New Castle லங்காஷயர் (Lancashire), தெற்கு வேல்ஸ் (South wales) போன்ற இடங்களில் எடுக்கப்பட்ட நிலக்கரி வீட்டு உபயோகங்களுக்கே பயன்படுத்தப்பட்டது. ஆனால் 18, 19-ம் நூற்றுண்டுகளில் நிலக்கரி பல தொழில்களுக்குப் பயன்படும் என்பது கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. மேலும் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் வேறு எரிபொருள்கள் கிடைப்பது கடினமாயிற்று. மேலும் இரும்பை உருக்குவதற்கு நிலக்கரி பயன்படுத்தப்பட்டால் அதிலுள்ள கந்தகம் இரும்போடு சேர்ந்து இரும்பை உடைத்துவிடும் என்பதால் அதை உபயோகிக்கவில்லை. ஆனல் அக்குறைபாட்டை நீக்கி, 1709-ல் அபிரகாம்டார்பி (Abraham Darby), கோல்ப்ருக் டேலில் (Coal Brookedale) உள்ள தனது இரும்பு உலையில் நிலக்கரியைச் சுட்டகரியாக்கி (Coke) இரும்பை உருக்கும் முறையில் வெற்றி பெற்ருர். இதுவே இரும்புத்தொழிலையும், நிலக்கரி உபயோகத்தையும் வேகமாக முன்னேறச் செய்தது. 18-ம் நூற்றுண்டில் நீராவி இயந்திரங்களுக்கும் நிலக்கரி தேவைப்பட்டது. 1798-ல் வில்லியம் மின்டாக் (William Mindock) என்பார் ரட்ருத் (Redruth) எனுமிடத்தில் தனது தொழிற்கூடத்தில் விளக்குகளை நிலக்கரிவாயுவால் எரித்துக் காட்டினர். வெஸ்ட்மின்ஸ்டர் (Westminster) தெருக்களில் விளக்குகள் இவ்வாயுவால் எரிக்கப் பட்டன.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் ஆரம்பத்தில் நீராவிப்பொறி, நீராவிக் கப்பல்கள், கண்டுபிடிக்கப்பட்டு போக்குவரத்தில் வேகத்தை ஏற்படுத்தியது. இது நிலக்கரித் தேவையை உண்டு பண்ணியது. நிலக்கரியிலிருந்து எரிவாயும், தார் போன்ற பிற இரசாயன உபப்பொருள்களும் உருவாயின. பல இரசாயனப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு நிலக்கரி கச்சாப் பொருளாகக் கருதப்பட்டது. 1856-ல் வில்லியம் ஹென்றி பெர்கின்ஸ் (Wiliam Hendry Berkins) என்பவர் நிலக்கரித் தாரிலிருந்து அனிலைன் (Anilne) சாயங்களைக்

கண்டுபிடித்தார். இது துணித் தொழிலுக்குப் பெரிதும் உதவிற்று. நிலக்கரியிலிருந்து தார். அனிலீன் சாயங்கள், மருந்துகள், வாசனைப் பொருட்கள், (Essences), கரைப்பான்கள் (Solvents), எண்ணெய் கள்; உரங்கள் போன்ற பிற துணைப்பொருட்கள் தயாரிக்கப்பட்டமை யால் நிலக்கரி மிகவும் தேவைப்படலாயிற்று. மேலும்கூரைகள், சாலை கள், படத்தொழில் போன்ற எண்ணற்ற தொழில்களுக்கு அது தேவையாயிற்று. மேலும் நிலக்கரித் தேவையைக் காட்டுச் செல்வ அழிப்பும். மரங்களின் கூடியவிலையும், தட்டுப்பாடும் அதிகமாக்கின 1650-ல் அது சோப்புத் தயாரித்தல், சீனி சுத்தம்செய்தல், மது தயாரித்தல் (brewing) போன்றவற்றிற்கு உபயோகிக்கப்பட்டது. 17-ம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் சுமார் ஒரு மிலியன் (⅓ பங்கு) தொழில்களுக்கு உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. அது கறுப்புவைரம் (Black Diamond) எனப்பட்டது. இவ்வாருக நிலக்கரியின் தேவையும் உபயோகமும் பன்மடங்கு அதிகரித்தன.

1551—60ல் 210000 டன்களும், 1690-ல் 3 மிலியன் டன்களும் வெட்டி எடுக்கப்பட்டன. இதில் ⅓ பங்கு நார்த்தம்பர் லாந்து (Northumberland), டர்ஹாமிலும் (Durham) மீதி ஸ்காட்லாந்து, வடதென் வேல்சிலும், கம்பர்லாந்திலும் (Cumberland) மேற்குப் பகுதியில் வெட்டியெடுக்கப்பட்டன. 1700-ல்... 200,000 டன்களும், 1800-ல் 10,000,000 டன்களும், 1854-ல் 64,000,000 டன்களும், 1913-ல் 287,000,000 டன்களும் வெட்டியெடுக்கப்பட்டன. பிரிட்டனில் 700 ஆண்டுகளுக்கு முன் பிருந்தே நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் உள்ளன. எல்லா நாட்டுக்கும் 200 ஆண்டுகள் மூத்த தொழிலாகும். இருப்பினும் இத்தொழிலில் முன்னேற்றம் அடையப் பல தடைகள் இருந்து வந்தன. வளர்ந்து வரும் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்ய, இத்தொழிலில் உள்ள பல பிரச்சனைகள் தீர்க்கப்பட வேண்டியதாயிருந்தன.

முதலில் சுரங்கங்கள் வட்டுங்கால் சுற்றிலும் நீர் ஊற்றுக்களி லிருந்து நீர்க்கசிவு ஏற்படலாம்; அல்லது நீர் ஊற்று திடீரெனத் தோன்றி வெள்ளம் ஏற்பட்டுவிடலாம். அவ்வாறு தேங்கும் நீரை வெளியேற்றினாலன்றி நிலக்கரியை வெட்டி எடுப்பது இயலாது. பழைய முறைப்படி பெருங்குழி ஒன்றில் அந்நீர் தேங்கியபின் வாளி களால் கிணற்று நீரை இறைப்பது போல் இறைத்து வெளியாக்கு வதாகும். 1712-ல் நியூகுமன் (Newcomen) ஏற்படுத்திய நீராவி இயந்திரம் நீரை வெளியே இறைக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டது. மேலும் அதை ஜேம்ஸ்வாட் என்பவர் அபிவிருத்தி செய்து, நீர் வெளியேற்றும் இயந்திரம் அமைத்த பின்னர் சுரங்கங்களை ஆழமாக வெட்ட முடிந்தது. இரண்டாவதாக, நிலக்கரிப் படைகளாகச் சுரங்கங்களில் காணப்படும். அவற்றை முழுவதும் வெட்டியெடுக்

கையில் அதன் மேல்தளம் தாங்கப்பட வேண்டும். இல்லாவிடில் அது சரிந்து விடுவதற்கான அபாயமுண்டு. பழைய முறைப்படி அவை சரிந்துவிடாதபடி பல பெரும் தூண்களைப் போல சில இடங்களை (Pillar & Stall System) விட்டுவிட்டு, பிற பகுதிகளை வெட்டியெடுத்தார்கள். இவ்வாறு விடப்பட்ட கம்பங்கள் கடைசியில் வெட்டி வெளியேற்றப்படும். இதனால் பெரும்பகுதி நிலக்கரி வீணடிக்கப்பட்டது. இதைத் தடுக்கப் பெருஞ்சுவர் முறை Long wall System) கையாளப்பட்டது. 1810-க்குப் பின்னர் மேல்தளங்களைத் தாங்க மர உத்திரங்கள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. தற்போது சுரங்கப் பொறியிலார்கள் பயிற்சி தரப்பட்டு கரிப்படைகள் துளையிட்டுச் சோதிக்கப்பட்டு, தோண்டுங்கால் சரிந்து விடாது பாதுகாப்புக்கள் செய்யப்பட்டு வெகுவாக இத்தொழில் முன்னேற்றம் கண்டுள்ளது. மூன்றாவதாக, சுரங்கங்களில் காற்றோட்ட வசதிகள் ஏற்படுத்துவது பிறிதொரு பிரச்சினை. சுரங்கங்களில் நச்சுக் காற்றும், வெடிக்கும் தன்மையுள்ள காற்றும் இருப்பது சாதாரணமாகும். பழைய முறைப்படி இருவழிகள் அமைத்துத் தளங்கள் இணைக்கப்பட்டிருக்கும். ஒருவழி மூலம் காற்றை உட்செலுத்தும் தடைகளின் மூலம் இக்கெட்ட காற்று மற்ற வழியாக வெளியாக்கப்பட்டு வந்தது. மேலும் மறு வழியில் காற்றைக் கொளுத்தியும் நச்சுக்காற்றை வெளியாக்கினார்கள். இது போதுமானதாக இல்லை. 18-ம் நூற்றாண்டின் முடிவில் படில் (Buddle) என்பவர் காற்றுப் போக்கி விசிறிகளைக் (Exhaust Fan) கண்டுபிடித்ததும் ஒரு விசிறி ஒருவழியாகக் காற்றை உட்புகுத்தியும், மற்றொன்று வெளியேற்றியும் காற்றோட்டத்தைத் தளங்களில் ஏற்படுத்தின. தற்போது காற்றோட்டத்திற்காகவும்; நச்சுக் காற்று, வெடிக்கும் காற்று, (வெடிக்கும் தன்மை உள்ள காற்று) துகள் ஆகியவற்றை அகற்றுவதற்காகவும் விரிவான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நான்காவதாகச் சுரங்கங்களில் வெடிவிபத்து (Explosion) உயிர்ப்பிரச்சினையாகும். முன்பு எரியும் விளக்கோ, மெழுகுவர்த்தியோ எடுத்துச்செல்லப்பட்டது. மேலும் தோண்டுவதற்கு வெடிமருந்து பயன்படுத்தப்பட்டது. இவை வெடிப்பு அபாயங்களை அதிகரித்தன. மறைத்திரு ஜான் ஹாட்ஜன் (Rev. John Hodgen) என்பார், அவரது கிராம மக்களில் சுமார் 90 பேர் விபத்தில் இறந்துபட்டதும் "சுரங்க வெடி விபத்துக்களைத் தடுக்கும் கழகம் (Societies for the Prevention of Mining Accidents)" என்பதை முதன் முதலாக ஏற்படுத்தினார். அது சன்டர்லாந்தில் (Sunderland) 1815-ல் ஏற்பட்டது. சர் ஜான் பெய்லி (Sir John Bailey) என்பார் சுரங்க விபத்துக்களில் மரணம் ஏற்படின் விசாரணை செய்தலின் அவசியத்தை வலியுறுத்தினார். இவை விபத்துக் காரணங்களை ஆராய்ந்து தவிர்க்கும் வழிகளை மக்களும், அரசும் உருவாக்கும்படி மறைமுகமாக வலியுறுத்தின.

அச்சேவையில் ஈடுபட்டுப் புகழ் பெற்றவர் சர் ஹம்ரிடேவி (Sir Humbrey Davy) ஆவார். அவர் கண்டுபிடித்தது ஒரு பாதுகாப்பு விளக்கு (Safety lamp) ஆகும். கம்பிச் சுருள்களால் பாதுகாக்கப் பட்ட ஆதைச் சுலபமாகச் சுரங்கங்களுக்குள் எடுத்துச் செல்லலாம். இருப்பினும் அது விருத்தி செய்யப்பட்ட பின்னும், தகுந்த காற்றேட் டத்தின் மூலமாக நச்சுத் தன்மையும், வெடிக்கும் தன்மையும் உள்ள காற்று வெளியேற்றப்படவும், சாதனங்கள் அமைக்கப்பட்ட பின்னரே அது மிகவும் உதவிகரமாகவும், உபயோககரமாகவும் ஆயிற்று. தற்போது பல சுரங்கங்களில் மின்சாரமும், நவீன விளக்கு களும் உபயோகிக்கப்படுகின்றன.

ஐந்தாவது, வெட்டப்பட்ட நிலக்கரியை சுரங்க வழிகளுக்குக் கொண்டு வருவதும், பின் சுரங்கங்களிலிருந்து மேலே கொண்டு வருவதும் பெரும் பிரச்சனைகளாகும். சில சுரங்கங்களில் வெட்டு மிடம் முகட்டிலிருந்து இரண்டு மைல்கள் நீளமுள்ள குகைகளாக அமைந்தன. 18-ம் நூற்றாண்டின் மத்திவரை அவ்வாறு வெட்டி எடுக்கப்பட்ட கரி தொட்டிகளில் சுமந்து வரப்பட்டு, முகட்டுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. அவை பின்னால் கட்டைகளாலான தண்ட வாளங்களின் மேல் தள்ளி வரப்பட்டன. கனமான கரித்தொட்டிகள், கட்டைகள் அடிக்கடி கெட்டுப் போனதால் இரும்புத் தண்ட வாளங்கள் அமைக்கப்பட்டன. சிறுவர்கள், சிறுமிகள், பெண்கள் பிராணிகளைப் போல் குனிந்து அவற்றை இழுத்து வந்து சேர்த் தனர். அக்காலத்திய சமூகக் கொடுமைகளில் இதுவும் ஒன்று. 1842-ல் சட்டங்களின் மூலம் இது தடை செய்யப்பட்டது. ஆறுவ தாக, குவிக்கப்பட்ட நிலக்கரியை மேலே கொணருவது அடுத்த பிரச்சனை. குதிரைகளைப் பூட்டி, தொட்டிகளை உறுதியான சணற் கயிறுகளால் கட்டி, நீர் இறைப்பதைப் போல் வெளியே இழுத்தனர். சில இடங்களில் சிறுவர்களும், பெண்டிரும் முதுகில் நிலக்கரிக்கூடை களைத் தொங்கவிட்டுக்கொண்டு ஏணிகளின் மூலம் மேலே கொண்டுவரும் அநாகரிகப் பழக்கம் இருந்தது. (ஒரு ஷில்லிங் கூலி பெற ஒரு பெண் ஒரு நாளைக்கு இரண்டு டன் நிலக்கரியை மேலே தூக்கிக் கொண்டு வர வேண்டும்.) பின்னர் இதுவும் சட்டங்கள் மூலம் தடை செய்யப்பட்டது. 1788-ல் வாட் (Watt) கண்டுபிடித்த நீராவியால் இயக்கப்பட்ட மேல் தூக்கும் இயந்திரம் இவற்றிற்கு முற்றுப்புள்ளி வைத்தது. ஆனால் அவற்றில் இணைக்கப் பட்ட சணற்கயிறுகள் அடிக்கடி அறுந்து விடும் அபாயம் ஏற்பட்டது. 1839-ல் ஸ்மித் (Smith) என்பவர் கண்டுபிடித்த கம்பிக் கயிற்றால் இப்பிரச்சனை தீர்ந்தது. மேலும் சுரங்கங்கள் ஆழ மாக வெட்டப்படுங்கால் வெப்பம் அதிகரிக்கும். சராசரி 20 கெஜ ஆழத்திற்கு ஒரு டிகிரி பாரன்ஹைட் (1^0F) வெப்ப மிகுதி ஏற்படும்.

ஆனால் தற்போது சுரங்கங்களினுள் செல்லும் காற்றைக் குளிர்ப் படுத்தி வெப்பத்தைத் தணித்து அனுப்புவதால் சுரங்கத்தை மேலும் ஆழப்படுத்த இயலும். தற்போது சுரங்கங்களுக்குள்ளேயும், வெளி யேயும் குதிரைகள், நீராவி, மின்இயக்கப் பொறிகள், டீசல் ரயில் பொறிகள் (Diesel Locomotives) பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

கடற்பகுதிகளில் உள்ள சுரங்கங்களிலிருந்து நிலக்கரி வெகு எளிதாக அனுப்பப்பட்டது. பிற சுரங்கங்களிலிருந்து நிலக்கரியை அனுப்புவது கடினமாயிற்று. குதிரைகள், கோவேறு கழுதைகள் மேல் கூடைகளில் கட்டி அனுப்புவது வழக்கத்திலிருந்தது. ஆனால் கால்வாய்கள், சாலைகள், முன்னேற்றத்திற்குப் பின் இப்பிரச்சினை தீர்ந்தது.

18, 19-ஆம் நூற்றாண்டுகளில் சுரங்கத் தொழிலாளர்களின் நிலைமை மிகவும் மோசமாக இருந்தது. சுரங்கங்களில் வேலை நீண்ட நேரம் நடந்தது. கடினமான, ஆபத்தான வேலையாயிருந்தது. ஆண்களும், பெண்களும், சிறுவர்களும் பூமிக்கடியில் குகை வழி களில் நிலக்கரிப் பெட்டிகளை இழுத்துவந்து மேலே தூக்கிச் சென் றனர். விபத்துக்கள் அடிக்கடி நிகழ்வதுண்டு. ஆனால் ஸ்காட்லாந்தில் சுரங்கத் தொழிலாளர்கள் நிலை இன்னும் மோசமா யிருந்தது. அவர்கள் அடிமைகளாக நடத்தப்பட்டனர். அவர்கள் கழுத்தில் அடையாள வளையங்கள் மாட்டப்பட்டன, அவர்களுக்கு விடுதலை கிடையாது. பண்ணையாட்கள் நிலையைவிட மோசமான நிலையில் அவர்கள் இருந்தனர். சுரங்கத்துடன் தொழிலாளிகளும் சேர்ந்து விற்கப்பட்டனர். மிகக் குறைவான கூலி, அதிகநேர வேலையில் அவர்கள் குடும்பங்கள் வேலைசெய்தன. அவர்களின் நிலை பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் மாற்றம் பெற்றது.

1840-ல் ஏற்பட்ட அரச குழு, அவர்கள் நிலையை ஆராய்ந்து அறிக்கை வெளியிட்டதும், அதில் உள்ள அருவருப்பான நிலை மக்க ளுக்குப் புரிந்தது. அரசு தலையிடாக் கொள்கையைத் தளர்த்தி இவ்விஷயங்களில் தலையிட ஆரம்பித்தது. 1842-ல் சுரங்கங்கள் நிலக்கரிக் சுரங்கங்கள் சட்டம் (Mines & Coal Mines Act) ஏற் பட்டது. அது பத்து வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களை வேலைக்கு அமர்த்தும் வழக்கத்தைத் தடைசெய்தது. 1857-ல் ஜெவான்ஸ் (Jevons) என்பார், "நிலக்கரிச் சிக்கல் (Coal Question)" எனும் நூலில் இத்தொழிலிலுள்ள சிக்கல்களை விவரித்தார். அதன் பின்னர் அரசு இதுபற்றி ஆராய அரச குழுக்களை ஏற்படுத்தியது. 1879-ல் வெடி விபத்துக்களைப்பற்றி ஆராயவும், 1891-ல் கரித்தூசி பற்றி ஆராயவும் குழுக்கள் ஏற்பட்டன. 1850-ல் சுரங்கங்களைக் கண் காணிக்கும் திட்டம் ஏற்பட்டது. 1860-லும் 1872-லும் சுரங்கங்

கள் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டங்கள் நிறைவேறின; 1881-ல் விபத்துக்களை விசாரிக்கும் உரிமை உள்நாட்டுத்துறை செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டது. எட்டுமணி நேரச்சட்டம் (Eight hours Act) 1908-ல் ஏற்பட்டது. சுரங்கங்களில் வேலை செய்வோர் வயது 1872-ல் பன்னிரண்டாகவும், 1900-ல் பதிமூன்றாகவும், 1911-ல் பதினான்காகவும் உயர்த்தப்பட்டது. 1944-ல் பள்ளி வருகைச் சட்டம் அமுலாக்கப்பட்டது. பதினாறு வயதுப் பையன்களைச் சுரங்கத்தில் வேலை செய்ய நியமிப்பது தடைசெய்யப்பட்டது. 1911-லும் 1914-லும் கரிச் சுரங்கக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. அவை வழிகள் அமைத்தல், கூரைகளைத் தாங்கும் ஏற்பாடுகள், இயந்திர அமைப்புக்கள், காற்றோட்டம், வெளிச்சம் போன்ற வசதி, விபத்துததடுப்பு, சுரங்க மேற்பார்வை போன்ற பல விவரங்களைச் சட்டங்களின் மூலம் வரையறுத்தது. உலகப்போர் காரணமாகவும், மனிதசக்தி, இயந்திரங்கள் பற்றாக்குறை காரணமாகவும், இத்தொழில் பாதிக்கப்பட்டது. அதனை ஆராய்ந்து சிபாரிசுகள் செய்யுமாறு 1914-18-ல் போருக்குப்பின் நீதிபதி ஸர். ஜான் சாங்கி (Justice Sir John Sankey) தலைமையில் ஒரு அரசகுழு (Royal Commission) ஏற்படுத்தப்பட்டு மூன்று அறிக்கைகளை 1919-ல் தாக்கல் செய்தது. அது ஆறுமணிநேர வேலை, சுரங்கங்களை அரசுடைமையாக்குதல், 30% ஊதிய உயர்வு போன்றவற்றை உடன் அமுல் நடத்தப் பரிந்துரை செய்தது. 1920-ல் அதன் குழுத் தலைவர் அரசுடைமையாக்குவதை ஆதரித்தார். 1920-ல் இத்தொழில் தளர்ச்சியுற்றது. கரிவிலை விழுந்தது. கூலி சதவிகிதம் குறைந்தது. பலர் வேலை இழந்தனர். 1925-26-ல் அரசு சுரங்கத் தொழிலாளர் வேலை நிறுத்தத்தைத் தவிர்க்கப் பண உதவி செய்தது.

பின்னர் ஏற்பட்ட ஸர். ஹெர்பர்ட் சாமுவேல் (Sir Herbctr Samuel) குழு உதவிப் பணத்தை நிறுத்துதல், உரிமை ரத்து, ஏழரைமணிநேர வேலை, தொழிலாளர்களுக்குப் பங்குத் திட்டம் ஆகியவற்றைச் சிபாரிசு செய்தது. அது தொழிலை நாட்டுடைமையாக்குவதை ஆதரிக்கவில்லை. 1926-ல் அரசு உதவியைப் பிரதமர் பால்ட்வின் (Baldwin) நிறுத்தியதால் ஏற்பட்ட நெருக்கடியால் தொழிலாளர் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். ஒரு வாரத்திற்குப்பின் வேலை நிறுத்தம் முடிந்தது. சாமுவேல் குழு சிபாரிசுகள் சில அமுல் நடத்தப்பட்டன. சுரங்க வேலைச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டாலும் தொழிலாளர்கள் உறவுநிலை சுமுகமாகவில்லை. 1930-ல் வேலைக் காலத்தை மேலும் குறைத்தும், நிலக்கரிச் சுரங்கங்களின் தேசியத்தொழில் ஆணைக்குழு (Coal Mines National Industrial Board) உருவாக்கியும் ஒரு சட்டம் ஏற்பட்டது. அட்லி (Attlee) பிரபுவின் தொழிற்கட்சி அரசு, தொழிலாளர்களின் வெகுநாளைய

ஆவலைப் பூர்த்தி செய்தது. கரிச் சுரங்கங்களை நாட்டுடைமை யாக்கல் சட்டம் (Coal Mines Nationalization Act) 1946-ல் ஏற்பட்டு, 1947 ஜனவரி முதலாம் நாள் அமுல் நடத்தப்பட்டது. அதை நிருவகிக்க எரிபொருள் விசை அமைச்சர் தலைமையில் 8 முதல் 11 அங்கத்தினர்களைக் கொண்டே ஒரு தேசிய நிலக்கரிக் கழகம் (National Coal Board) ஏற்படுத்தப்பட்டது. முதலாளிகளுக்கு நஷ்டஈடு தரப்பட்டது. அந்நாள் சுரங்கத் தொழிலாளியின் விடுதலை நாளாகக் கொண்டாடப்பட்டது. அது இன்றும் சுரங்கத் தொழிலாளர் விடுதலை நாளாகக் கொண்டாடப்படுகிறது. முதலில் ஐந்து நாட்கள் வாரத்தின் வேலை நாட்களாக்கப்பட்டு, பின்னர் இரண்டு வாரங்களுக்குப் பதினொரு நாட்கள் வேலை நாட்களாக்கப்பட்டன. 1954-ல் ஏற்பட்ட சுரங்கங்கள் கற்சுரங்கங்களின் சட்டம் (Mines and Quarries Act) தொழிலாளர்களுக்கு மேலும் பாதுகாப்பு, சுகாதாரம், தொழிலாளர் நலம் முதலியவற்றை விருத்தி செய்தது. மேலாளர்கள், பொறியாளர்கள், தணிக்கையாளர்கள் தகுதியை வரையறுத்தது.

தற்போது தேசிய நிலக்கரிக் குழுவே இத் தொழிலை மேற்கொண்டு நடத்துகிறது. உற்பத்தி, விற்பனை, உரிமைகள் அளிப்பது, தொழிலாளர் நலன். ஆராய்ச்சி மற்றெல்லாவற்றுக்கும் பொறுப்பானது ஆகும். அது அமைச்சருக்கும், அமைச்சர் மூலமாகப் பாராளுமன்றத்திற்கும் பொறுப்பானதாகும். அமைச்சருக்குச் சகல அதிகாரங்களும் உண்டு. இருப்பினும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதால் எல்லா நன்மைகளும் ஏற்பட்டுவிட்டதாகச் சொல்ல இயலாது. இதிலும் குறைபாடுகள் இருக்கவே செய்கின்றன. தகராறுகளைத் தீர்ப்பதில் தாமதமும், எங்கிருந்தோ, ஏதோ சிலர் நிருவகிப்பதால் உறவுநிலை நெருக்கமின்றியும் உள்ளன. தொழிலாளர்களுக்கும், நிருவாகத்திற்கும் இன்னும் நல்லுறவு ஏற்படுதல் அவசியம்.

பிரிட்டனின் நிலக்கரி உற்பத்தி 1660-ல் 2½ மிலியன், டன்னும், 1795-ல் 10 மிலியன் டன்னும், 1850-ல் 56 மிலியன் டன்னும் 1865-ல் 103 மிலியன் டன்னும், 1897-ல் 200 மிலியன் டன்னும், 1913-ல் 287 மியலின் டன்னும் ஆகும். பிரிட்டன் உலக அரங்கில் உற்பத்தியில் முதலிடம் வகித்தது. 1913-ல் 94 மிலியன் டன் ஏற்றுமதியானது.[1] ஆனால் உலகயுத்தம் இத்தொழிலை மிகவும் பாதித்தது. மனித், இயந்திரச் சக்தி பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. கரிக்குப்பதிலாகக் கப்பல்களில் எண்ணெய் உபயோகிக்கப்பட்டது. கணப்புக்காகவும், விசைக்காகவும் மின்சாரம்—எண்ணெய் உபயோகம் ஏற்பட்டது. இருப்புப்பாதையில் பொறிகளுக்கு மின்சாரம்,

1. Fact Sheets on Britain & Industrial Commercial Revolutions etc— L.C.A. Knowles—P. 71, 141, 161, 165.

டீசல் (Diesel) எண்ணெய் பயன்படுத்தப்பட்டது. பல நகரங்களில் புகையற்ற பிராந்தியங்கள் (Smokeless Zones) ஏற்பட்டன. பிற நாடுகளும் கரியை உற்பத்தி செய்தன. பிரிட்டனைவிட அவை கரியின் விலையைக் குறைத்தன. தொழில் நுட்பச்சாதனை நிலக்கரி நுகர்வை மூன்றில் ஒரு பங்காகக் குறைத்தது. அதாவது ஒரு டன் வார்ப்பிரும்பை உற்பத்தி செய்யத் தேவையாள 7 டன் நிலக்கரி 2 டன்னாகக் குறைக்கப்பட்டது,[2]

ஆகவே 1913-ல் 287 மிலியன் டன் உற்பத்தி 1933-ல் 208 மிலியன் டன்னாயிற்று. உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலும் தேவை குறைந்தது. 1913-ல் இரும்பு, எஃகுத் தொழில் 31, 4000,000 டன்னைப் பயன்படுத்தியது. 1934-ல் இரும்பு எஃகுத் தொழில் 17, 210, 000 டன்னையே பயன்படுத்தியது. பிறநாடுகள் இயந்திரங்களால் கரியை வெட்டியெடுக்க ஆரம்பித்தன. இது ஐரோப்பாக் கண்டத்திலும், அமெரிக்காவிலும் வலுத்தது. 1947-லிருந்து 1956 வரை சராசரி 4 மிலியன் டன் அதிகம் பயன்படுத்தப்படலாயிற்று. ஆனால் 1956 முதல் 1959 வரை தேக்க நிலை ஏற்பட்டது. 1968-ல் 28.1 மிலியன் டன் தேங்கியது. பெரும்பகுதி மின்சக்தித் துறைக்குப் பயன்படுத்தப்படுகிறது.[1] 1961-லிருந்து 1968 வரை 33 சதவீதம் அதிகமாக மின்சக்தி உற்பத்தியாளர்கள் கரியைப் பயன்படுத்தினர். ஏற்றுமதி கணிசமாகக் குறைந்தது.

வெகு காலத்திற்கு முன்னமே துவக்கப்பட்டாலும் கூட இன்னும் அதிகமாக சுரங்கங்களில் நிலக்கரி உள்ளது. இதே ரீதியில் வெட்டியெடுக்கப்பட்டால் இன்னும் சுமார் 200 ஆண்டுகளுக்குக் கிடைக்கும் எனப்படுகிறது. நிலக்கரி அதிகம் எடுக்கப்படும் இடங்கள் யார்க்ஷயர், டெர்பிஷயர், நாட்டிங்ஹாம், டர்ஹாம், நார்த்தம்பர்லாந்து, தெற்கு வேல்ஸ், ஸ்காட்லாந்து ஆகும்.

1954-ல்—222.8 மிலியன் டன்னும்,
1959-ல்—217.8 ,,
1964-ல்—194.2 ,,
1968-ல்—164.1 ,,

வெட்டி எடுக்கப்பட்டது. இதில் சராசரி ஏற்றுமதி முறையே 15,2;8.2;5.9; 2.7—மிலியன் டன்னாகும். இதே ரீதியில் தொடர்ந்து குறைவு ஏற்படும் என்று எதிர்பார்ப்பதால் 1975-ல் கரி நுகர்வு அளவை 120 மிலியன் டன்னுக்குள் கட்டுப்படுத்த முயற்சி

2. Great Britain from Adam Smith to the Present day-C R Fay P. 270.
1, 2-Fact Sheets on Britain & Britain-Official Handbooks.

எடுக்கப்படுகிறது. இருப்பினும் நிலக்கரிக்குழு பலவாறாக இதை வளர்ச்சியடையச் செய்ய நினைக்கிறது. நிலக்கரிப் புதையல்கள் இருக்குமிடங்களில் தோண்டுமுன் புது முறைகளில் இருப்பைத் தெரிந்து கொள்ளுதல், பயிற்சி பெற்ற நிர்வாகத்தினரை ஏற்படுத்துதல், உயர்தரச்சாதனங்களின் உத்தமப் பயன்பாட்டை (Maximum Usage) அடையும்படிச் செய்தல், விசைகளின் அதிக உபயோகம் ஏற்படச் செய்தல், சுரங்கத்தினுள்ளேயும், வெளியேயும் அதிகக் குதிரைச்சக்தி கொண்ட இயந்திரங்களை உபயோகித்தல் போன்றவை அக்குழுவின் வருங்காலத் திட்டங்களாகும். பிரிட்டனில் கிடைக்கும் நிலக்கரியை வெட்டி எடுத்தல், சுரங்கத் தொழில் அபிவிருத்தி, பொது நலனுக்குத் தக்கவாறு தரமான கரியைக் கிடைக்கும் அளவிற்கு வெட்டி எடுத்து மலிவான விலைக்கு அளித்தல், தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு, சுகாதாரம், நலனைப் பேணுதல் இக்குழுவின் பொறுப்புக்களாகும். அபாயத் தடுப்புமுறைகளை ஏற்படுத்தியும், தொழிலாளர்கட்குச் சீரிய மருத்துவ வசதிகள், குளியல், சிற்றுண்டி, பொழுதுபோக்கு வசதிகளையும் இது செய்து தருகிறது. இக்குழுவிற்கு நிதிவசதிகள் அரசால் தாராளமாகத் தரப்பட்டுள்ளன. இக்குழு அரசிடம் தாராளமாகக் கடன் பெறலாம். சில சமயங்களில் அமைச்சரின் அனுமதியுடன் கூடுதல் கடனும் பெறலாம்.

1947 முதல் 1955 வரை அதன் செலவு 462 மிலியன் பவுனுகும். 1956 முதல் 1964 வரை 790 மிலியன் பவுனுகும். சில காலங்களில் சில பிராந்தியச் சுரங்கங்களின் மூலம் லாபமும், சில சுரங்கங்களின் மூலம் நட்டமும் ஏற்பட்டே வருகிறது. 1969-ல் அதன் நிகர லாபம் 28.6 மிலியன் பவுன். ஆனால் அரசு கடன்களுக்கான வட்டியைக் கொடுத்த பின் 8.9 மிலியன் பவுன் துண்டு விழுந்தது. 1965-'67 இயற்றப்பட்ட சுரங்கத் தொழில் சட்டங்களின்படி நட்டங்களைத் தவிர்க்கவும், உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கும் அரசு இக்குழுவிற்கு 45 மிலியன் பவுன்களை மான்யமாக 1965 லிருந்து 1971 வரை கொடுக்க ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

இத்தொழிலின் முன்னேற்றம் இன்னும் இக்குழுவின் புதிய திட்டங்களினால் ஏற்பட்டே வருகிறது. 1957-ல் 88 சதவிகிதம் கரி, இயந்திரங்கள் மூலம் வெட்டப்பட்டும், 94 சதவீதம் இயந்திரங்கள் மூலமும் வெளியே கொணரப்பட்டது. சுமார் 70 ஆராய்ச்சிக் கூடங்களும், எரிபொருள் ஆராய்ச்சிக்கழகங்களும், கரியை வாயுக்களாக மாற்றும் நிறுவனங்களும் ஏற்பட்டுள்ளன. இக்குழுவின் கீழ் இரு ஆராய்ச்சிப் பிரிவுகள் உள. ஒன்று கிளடர்ஷயரில் (Gloucestershire) உள்ள ஸ்டாக்ஆர்ச்சார்டு

(Stoke Orchard) என்னுமிடத்தில் கரி ஆராய்ச்சி நிறுவனம் (Coal Research Establishment). இது அடிப்படை ஆராய்ச்சி செய்யும். இரண்டாவது டெர்பிஷயரில் (Derbyshire) உள்ள பிரட்பை (Bretby) யில் சுரங்க ஆராய்ச்சி நிறுவனம் (Mining Research and Development Establishment.) இது சுரங்கங்களில் பூமிக்கடியில் ஏற்படும் பிரச்சனைகள் பற்றி ஆராயவும், சோதனைச்சாதனங்களை உருவாக்கவும், புது இயந்திரங்களைப் புகுத்துவது பற்றியும் ஆராயும். 1959-ல் இக்குழு புகையற்ற எரிபொருள் தயாரிக்க ஆராய்ச்சி செய்ய ஒரு துறையை நிறுவியுள்ளது. தொழில் நுட்ப அமைச்சிடமும், இக்குழுவிடமும் மான்யம் பெற்று ஆராய்ச்சி செய்யும் பிற அமைப்புக்களாவன:

1. கரி நுகர்வோர் ஆராய்ச்சிக் குழு,
   (British Coal Utilization Research Association.)
2. சுட்டகரி ஆராய்ச்சிக்குழு,
   (British Coke Research Association)
3. கரித்தார் ஆராய்ச்சி நிறுவனம்,
   (Coal Tar Research Association),
4. சுரங்கப் பாதுகாப்பு ஆராய்ச்சி நிறுவனம்.
   (Safety in Mines Research Establishment - "S.M.R.E")

சுரங்க வெடி விபத்துக்கள், நெருப்பு விபத்துக்கள் போன்ற பிரச்சனைகளை, பொறியியல், உலோகவியல் பிரச்சனைகளைத் தீர்த்து வைக்க ஆராய்ச்சி செய்கின்றது. இத்தொழிலின் முன்னேற்றம் இவ்வாராய்ச்சிகளின் முடிவுகளைப் பொறுத்தேயாகும். ஆகவே இத்தொழில் முன்னேற்றம் காணத் தேசீயக் கரிக்கழகமும், அதன் கிளைகளும் பெரிதும் பாடுபடுகின்றன.

தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்
III-விசை-ii. பெட்ரோலியம்

(Technological Advancement-IIIPower-iiPetroleum)

விசை உற்பத்தியில் நிலக்கரிக்கு அடுத்த இடத்தைப் பெட்ரோலியம் பெற்றுள்ளது. பல்வேறு விசை உற்பத்திப் பொருட்களில் இது முக்கியமாகவும், அதிகமாகவும் உபயோகத்திலுள்ளது. பெட்ரோலியம் உற்பத்தி 1850 லிருந்தே உள்ளது. கிளாஸ்கோவைச் (Glascow) சேர்ந்த டாக்டர் ஜேம்ஸ்யங் (Dr. James Young) டெர்பிஷயரில் உள்ள (Derbyshire) நிலக்கரி வயல்களில் காணப்பட்ட இயற்கைக் கனிகளில் உற்பத்தியான (Natural mineral oil) எண்ணெயை விளக்குக்காகவும், மசகெண்ணெயாகவும் (Lubricants) பயன்படுத்துவதில் வெற்றி கண்டனர். 1858 இல் ஸ்காட்லாந்திலும் இதன் உற்பத்தி ஆரம்பமாயிற்று. ஆனால் 1962-இல் உற்பத்தி கிட்டத்தட்ட நின்றுவிட்டது. பின்னர் விரிவாக்க வேலைகள் உற்பத்தியைத் துவங்கின.

கிடைத்த கச்சா எண்ணெய் (Crude oil) எடின்பர்கில் (Edinburgh) உள்ள சுத்திகரிப்பு ஆலையில் சுத்தம் செய்யப்பட்டது. 1913-இல் 3.4 மிலியன் டன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. ஆனால் அதைச் சுத்தப்படுத்துதல் போன்ற வேலைகளுக்கு அதிகம் செலவானதால் உற்பத்தி குறையத்தலைப்பட்டது. 1957-இல் 71,000 டன் கச்சா எண்ணெய் பெறப்பட்டது. அதில் 68,000 டன் சுத்திகரிக்கப்பட்ட பொருட்களாகும். 1957-ல் 1,45,000 டன் மோட்டார் ஸ்பிரிட் நிலக்கரியினின்றும் பெறப்பட்டது. 3,19,500 டன் சுத்தம் செய்யப்பட்ட பென்சோல் (Benzole), சுட்டகரி (Coke) வாயுத்தயாரிப்பு நிலையங்களில் தயாரிக்கப்பட்டது.[1] தற்போது ஆண்டுக்கு 80,000 டன் எண்

1. Britain-Officiai Hand Books,

ணெய் உற்பத்தியாகிறது. தேவைப் பெருக்கத்தினால் இதன் உற்பத்தி அதிகரித்துள்ளது. நாட்டிங்ஹாம்ஷயரிலும் (Notingham shire) லீஸ்டர்ஷயரிலும் (Leicestershire), டார்செட்டிலும் (Dorset) லிங்கன்ஷயரிலும் எண்ணெய் வயல்கள் உருவாகியுள்ளன. 1962லிருந்தே எண்ணெய்க் கிணறுகள் கண்டுபிடிப்பு தொடர்ந்து வடகடல் பகுதியில் நடைபெற்று வருகின்றது. 1964 இல் ஏற்பட்ட கண்டத்திட்டுச் சட்டப்படி (Continental Shelf Act 1964) விசை அமைச்சகம் அனுமதி வழங்கும் முறைப்படி ஐக்கிய அரசுக்கான சுமார் 1,00,000 சதுரமைல் பரப்பளவில் எண்ணெய் கண்டுபிடித்தல், உற்பத்தி செய்தல் ஆகியவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்துவருகிறது. 1964, 65 ஆம் ஆண்டுகளில் 41,000 சதுரமைல் பரப்பளவில் எண்ணெய் கண்டுபிடிப்பு வேலை நடைபெற்று வருகிறது. வாயுக்குழுவுக்கு (Gas Council) இரு பெரும் நிறுவனங்கள் இயற்கை வாயுவைத் தயாரித்துத் தருகின்றன. கரிபியன் பகுதி, மத்தியக்கிழக்கு, தூரக்கிழக்கு நாடுகளில் பிரிட்டிஷ் டச்சு எண்ணெய் நிறுவனங்கள் இணைந்து செயல்படுகின்றன. பன்னாட்டு வாணிபத்தில் எண்ணெய் நான்கில் மூன்று பங்கு இந் நிறுவனங்களின் எண்ணெய்க் கப்பல்கள் மூலம் கிடைக்கின்றன. 1957-இல் ஐக்கிய அரசு 29 மிலியன் டன் கச்சா எண்ணெயைக் குவெய்ட், வெனிசுலா, ஐக்கிய நாடுகள், இராக், பஹ்ரான் போன்ற நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்தது. 1968-ல் 81.7 மிலியன் டன் எண்ணெயை இறக்குமதி செய்துள்ளது. 1960-லிருந்ததை விட இருபங்கு உள்நாட்டுத் தேவைக்காகத் (82.8 மிலியன் டன்) தரப்படுகிறது. இதில் 30.6 சதவீதம் எரிபொருளாகப் பயன்படுகிறது. 1968-லிருந்து மேலும் டீசல் எண்ணெய், வாயுத்தேவை கூடியது.[1] உஷ்ண உலைகள், உழுகருவிகள், இரயிற் பொறிகள் ஆகியவற்றிற்கு வாயுக்கள். டீசல் எண்ணெய் தேவை மிகுந்துள்ளது. ஆனால் 1957-இல் சூயஸ் தகராறு காரணமாக ஏற்பட்ட பங்கீட்டு முறை தேவைகளைக் குறைத்தது. 1958-க்குப் பின் தேவை அதிகரிக்கத் தொடங்கியுள்ளது. மொத்த எண்ணெய் நுகர்ச்சியில் மின்சக்தி உற்பத்திக்கு 21 சதவீதமும், எஃகுத் தொழிற்சாலைகளில் 15 சதவீதமும், பிற தொழில்கட்கு 15 சதவீதமும் உபயோகிக்கப்படுகிறது. எஞ்சியவை சிமெண்ட், காகிதம், இரசாயனப் பொருட்கள், கண்ணாடி, பொறியியல், செங்கல் செய்தல், துணித் தொழில்களில் உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது.

1939-க்கு முன்னர் ஐக்கிய அரசுக்கு வரும் பெட்ரோலியம் பொருட்கள் வெளி நாடுகளிலேயே சுத்திகரிக்கப்பட்டு வந்தன. ஏனெனில் எண்ணெய் பெறப்படுமிடங்களிலேயே அது சுத்தி

1. Britain 1970—Official Hand Book.

கரிக்கப்படுவது சிக்கனமானதாகக் கருதப்பட்டு வந்தது. ஆனால் இரண்டாம் உலகப்போருக்குப் பின்னர் அவற்றை உபயோகிக்கும் நாடுகளிலேயே சுத்திகரிப்பு செய்யப்பட்டது. 1957 வரை ஐக்கிய அரசில் சுமார் 31 மிலியன் டன் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு செய்யு சுமார் 14 ஆலைகள் இருந்தன. 1958-இல் அவை 40 மிலியன் டன் சுத்தம் செய்யும்படி விருத்தி செய்யப்பட்டன. 1968-இன் இறுதியில் பிரிட்டனின் 22 சுத்திகரிப்பு ஆலைகள் சுமார் 97.4 மிலியன் டன் எண்ணெயைச் சுத்திகரிக்கும் திறனைப் பெற்றது.[1] அவற்றில் முக்கியமானதும் பெரியதுமானவை[2] பாஃலி (Fawley), ஸ்டான்லோ (Stanlow) கிரேய்ன் தீவு, (Isle of Grain) ஷெல்ஹாவன் (Shellhaven), டீஸ்போர்ட் (Teesport), மில்ஃபோர்ட் ஹாவன் (Milford Haven), பெம்ப்ரோக்ஷயர் (PembrokeShire), லாண்டர்சி (Llandercy) ஸ்வான்சி (Swansea) பெல்பாஸ்ட் (Belfast) போன்ற இடங்களில் உள்ளன. இவை தவிர பல சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள் உள்ளன. ஹம்பர்சைட் (Hunberside) என்னுமிடத்தில் நிறுவப்பட்டுள்ள நிலையத்தையும் உள்ளிட்டு 1969-இல் ஒரு ஆண்டுக்கு பிரிட்டனின் எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு அளவு 100 மிலியன் டன்னை எட்டுகிறது. சுத்திகரிப்பு செய்யப்பட்ட பொருட்களின் அளவு 1948-இல் 5 மிலியன் டன்; 1957-இல் 27.8 மிலியன் டன்; 1960-இல் 40 மிலியன் டன், 1968-இல் 76 மிலியன் டன்னுகும். இதனால் வெளிநாட்டு வாணிபம் உயர்ந்துள்ளது. 1957-இல் 83 மிலியன் பவுனும், 1968-இல் 149 மிலியன் பவுனும் மதிப்புள்ள பெட்ரோலியப் பொருட்கள் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1956-இல் 120 மிலியன் பவுனும் 1957-இல் 154 மிலியன் பவுனும், 1968-இல் 275 மிலியன் பவுனும் மதிப்புள்ள சுத்திகரிப்பு பொருட்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. பிரிட்டனில் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களும் எண்ணெய்க் கப்பல்கள் தங்குவதற்கு வசதியுள்ள துறைமுகங்களும் மூன்று பெரிய எண்ணெய்க் குழாய்கள் இணைப்புக்களும் உள்ளன. அந் நிலையங்களில் சுத்திகரிக்கப்பட்ட எண்ணெயைப் பேரங்காடிகளுக்குக் குழாய்கள் எடுத்துச் செல்லுகின்றன. சுமார் 245 மைல் நீளமுள்ள எண்ணெய்க் குழாய்கள் 1969-இல் ஏற்படுத்தப்பட்டன. அவை மிட்லண்டிலும் தேம்ஸ், மெர்சி நதிப்பகுதிகளிலும் உள்ள சுத்திகரிப்பு நிலையங்களிலிருந்து வட இலண்டனுக்குச் சுத்தப்படுத்தப்பட்ட எண்ணெயைக் கொண்டு செல்லுகின்றன. இவை போலப் பல்வேறு இணைப்புக்கள் உள்ளன. 1962-இல் ஏற்பட்ட இணைப்புக் குழாய் சட்டம் (Pipelines Act, 1962) நல்ல முறையில் அவை அமைக்கப்படவேண்டிய விதிமுறைகளை வகுத்துள்ளது.

1,2,3-Britain 1970-Official Hand Book & Fact Sheets on Britain,

பெட்ரோலியம் சம்பந்தமான தொழில் நுணுக்க ஆராய்ச்சிகளைச் செய்ய, பல நிறுவனங்கள் முன்வந்தன. பல்கலைக் கழகங்களுக்கு ஆராய்ச்சிகளுக்காக இவை உதவித் தொகைகள் ஏற்படுத்தியுள்ளன. நிலக்கரியிலிருந்தும் எண்ணெய்ப் பொருட்கள் எடுக்கும் ஆராய்ச்சியும் நடந்து வருகின்றது. பிரிட்டிஷ் பெட்ரோலிய நிறுவனம் சன்பரி—ஆன்—தேம்ஸ் (Sunbury-on Thames) என்னுமிடத்திலும், தார்ன்டன் (Thornton), உட்ஸ்டாக் (Woodstock) எனுமிடங்களில் ஷெல் (Shell) நிறுவனமும், ஆபிங்டன் (Abing. don) என்னுமிடத்தில் எஸ்ஸோ (Esso நிறுவனமும் ஆராய்ச்சிகளை ஏற்படுத்தியுள்ளன. பிற துணைத்தொழில்கள் உருவாகவும், உபப் பொருட்கள் தயாரிக்கவும், தற்கால நவீன பொருட்களின் உற்பத்திக்கு இவை உதவுவதுடன் இத்தொழில் பெருகவும் உதவியளிக்கின்றன.

தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்
III. விசை iii. மின்சக்தி

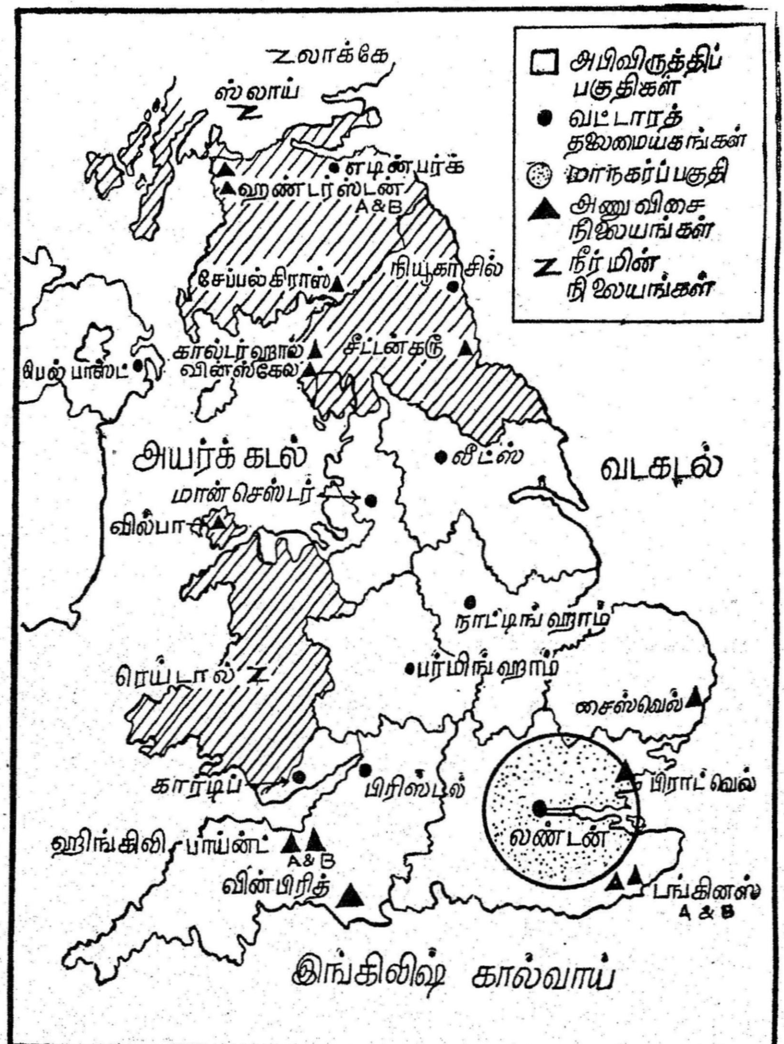
(Technological Advancement: III. Power-iii. Electricity)

மின்சக்தி முதன்முதலில் பிரிட்டனில் 1881ல் சரேயில் கோடல் மிங் Godalming, Surrey) எனுமிடத்தில் உபயோகத்துக்கு அளிக்கப்பட்டது. ஆரம்பக் காலத்திலிருந்தே அரசு அதைக் கட்டுப்பாடு செய்துவந்தது. 1882-ல் ஏற்பட்ட மின்விளக்குச் சட்டம் (Electric lighting Act, 1882) சில குறிப்பிட்ட இடங்களில் மின் சக்தி விநியோகம் செய்ய, சில நிறுவனங்களுக்கு அல்லது வட்டார ஆட்சி அலுவலகங்களுக்கு அனுமதி அளிக்க வாணிபக் கழகத்துக்கு அதிகாரம் வழங்கியது. தொழில் நுட்ப முறை பெருகவும், மின்சார மோட்டார்களால் (Motors) உற்பத்தி செய்யப்படவாரம்பித்ததும் விநியோகம் பெருகியது. 1919-இல் மின்சக்தி ஆணையர்கள் (Electricity Commissioners) நியமிக்கப்பட்டு தேசியமட்டத்தில் அபிவிருத்தி செய்ய ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 1926-இல் மத்திய மின்வாரியம் (Central Electricity Board) மின்சக்தி நிலையங்களை இணைத்து மின்சக்தி உற்பத்தி, அனுப்புதல் போன்றவற்றை நிர்வகிக்கும்படியாக ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1943-இல் வடஸ்காட்லாந்து நீர் மின் சக்தி வாரியம் (North of Scotland Hydro Electric Board) மேட்டுப்பகுதியில் உள்ள நீர் விசையால் மின்சக்தி உற்பத்தி செய்ய ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1948-இல் 1947-இல் ஏற்பட்ட மின்சக்திச் சட்டப்படி எல்லா மின்சக்தி நிறுவனங்களும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு பிரிட்டிஷ் மின்சக்தி ஆணைக்குழு (British Electricity Authority) அதிகாரத்துக்குட்படுத்தப்பட்டு பதினான்கு பிராந்திய வாரியங்கள் அமைக்கப்பட்டன. 1954-இல் ஸ்காட்லாந்து நிர்வாகத்தை மாற்றி ஒரு சட்டம் ஏற்பட்டது. 1958 ஜனவரியில் 1957-ஆம் ஆண்டு மின்சக்திச் சட்டப்படி மத்திய மின்சக்தி ஆணைக்குழு ஏற்படுத்தப்பட்டு, புதிய இரு

அங்கங்கள் உருவாயின. ஒன்று மின்சக்தி ஆணைக்குழுவும் (Electricity Council Authority ; மற்றொன்று மத்திய மின்சக்தி உற்பத்தி வாரியமும் (Central Electricity Generating Board) ஆகும்.

மின்சக்தி உற்பத்தியைக் கவனிப்பதும், விசை அமைச்சுக்கு ஆலோசனை கூறுவதும், மின்குழுவின் பொறுப்பாகும். மேலும் முதலீடு செய்தல், ஆராய்ச்சி, தொழில் தொடர்புகளையும் கவனிப்பதும் இதன் பொறுப்பாகும். மத்திய மின்சக்தி உற்பத்தி வாரியம் இயக்கத்தையும், பராமரிப்பையும் (Operation and Maintenance) கவனிக்கிறது. மேலும் பன்னிரண்டு வட்டார மின்வாரியங்கள் சக்தி விநியோகத்தை நிர்வகிக்கின்றன. மொத்த சக்தி பெறுதலும், விநியோகமும், சக்தி விற்பனையும் இதன் பொறுப்பாகும். இவ்வமைப்புக்களுக்கான தலைவர்கள், உதவித் தலைவர்கள், அங்கத்தினர்கள் ஆகியோரை விசை அமைச்சர் நியமிக்கிறார். அபிவிருத்தி. ஆராய்ச்சி, நிதிவசதி போன்றவற்றையும் அவரே கவனிக்கிறார். 1957-இல் 2,00,000 பேரும், 1968-இல் 23,00,000 பேரும் இதில் வேலை செய்தனர்.

பிரிட்டனில் மின்சக்தி, நிலக்கரி, நீராவி உதவியாலேயே தயாரிக்கப்படுகிறது. நிலக்கரி மிகுதியாகக் கிடைக்கின்றது. இருப்புப்பாதை, நீர் வசதி, போக்குவரத்து வசதி ஆகியவற்றின் வசதியால் இது மிக எளிதாக உள்ளது. நீர் மின்சக்தி சமீபத்தில் உருவாகியுள்ளது. எனினும் இவ்வசதிகள் மிகவும் தொலைவிலும் குறைவாகவுமே உள்ளது. 1965-லிருந்து அணுசக்தியின் உதவியால் மின்சக்தி உற்பத்தி கூடிவருகிறது. மொத்த மின்சக்தி உற்பத்தி 1957-இல் 26611 மெகாவாட்டுகளும், 1968-இல் 50060 மெகாவாட்டுகளுமாகும். இது மேலும் அதிகரிப்பதற்கான பல நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. 1968-ல் அரசின் நிலையங்களின் மொத்த மின்சக்தி அளிப்பு 2,00,000 மில்லியன் கிலோவாட் மணியர்கும் (KWH). இதில் நீராவி மூலம் 86 சதவீதமும், நீர் மின்சக்தி நிலையங்கள் மூலம் 2 சதவீதமும், அணுவிசை மூலம் 12 சதவீதமும் உற்பத்தியானது. நிலக்கரி, சுடுகரி, எண்ணெய் போன்றவற்றை அதிகம் செலவாக்கும் நிறுவனங்களில் மின்சக்தி நிலையங்களே அதிகம். 1971-ல் பத்து நிலக்கரி நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்படும். இவ்வகையான நிலையங்களில் தோர்ப் மார்ஷ் (Thorpe Marsh), பெர்ரிபிரிட்ஜ் (Ferrybridge), வெஸ்ட் பர்ட்டன் (West Burton), ட்ராக்ஸ் (Drax) போன்றவை முக்கியமானவை. நீர் மின்சக்தி நிலையங்கள் ஸ்காட்லாந்திலும்; வேல்ஸிலும் அதிகம் உள்ளன. லாக்ஸ்லாய் (Lochsloy), அவே (Awe) போயர்ஸ் (Foyers) போன்றவைகள் முக்கியமான திட்டங்களாகும்.



[மூலம் - பிரிட்டன் 1970 - கையேடு]

படம்-2

தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்-
III. விசை
iv. அணுவிசை

(Technological Advancement - III. Power
iv. Nuclear Power)

1968-ல் பிரிட்டனின் அணுவிசை நிலையங்கள் 12 சதவீதம் மின்சக்தி உற்பத்தி செய்தன. இது 25 சதவீதமாகப் பின்னர் உயர்த்தப்பட்டது. உலகிலேயே பிரிட்டனே அணுவிசை மூலம் அதிக மின்சக்தி உற்பத்தி செய்கிறது. இதற்கான ஐக்கிய அரசின் அணுசக்தி ஆணைக்குழு (United Kingdom Atomic Energy Authority) பல நிலையங்களை உருவாக்கியிருக்கிறது. 1956-ம் ஆண்டு அக்டோபர் 17-ம் நாள் அரசியரால் கால்டர்ஹால் (Calder Hall) அணுசக்தி நிலையம் கம்பர்லாந்தில் திறந்து வைக்கப் பட்டது. அதுவே உலகிலேயே அதிக மின்சக்தி உற்பத்தி செய் யும் பெரும் அணுசக்தி நிலையமாகும். கீழ்க்கண்டவை நாட்டின் தேவைக்காக மின்சக்தியை உற்பத்தி செய்கின்றன: கால்டர்ஹால் 198 மெகாவாட்டும், சேப்பல்கிராஸ் (Chapel Cross) 191 மெகா வாட்டும், வின்ஸ்கேல் நிலையம் (Windscale) 34 மெகாவாட்டும், டோன்ரீ (Dounreay) 14 மெகாவாட்டும், வின்ஃபிரீத் (Winfrith) நிலையம் 100 மெகாவாட்டும் மின்சக்தியை உற்பத்தி செய்கின்றன. 1957-இல் மொத்தம் 6000 மெகாவாட் மின்சக்தியை அணுவிசை மூலம் 900 மிலியன் பவுன் செலவில் உற்பத்தி செய்யத் திட்டமிடப் பட்டது. மின்சக்தி ஆணைக்குழுவினால் நிர்வகிக்கப்படும் பிற எட்டு நிலையங்கள் 1955-லிருந்து மொத்தம் 3600 மெகாவாட் மின்சக்தியை உற்பத்தி செய்கின்றன. அவைகள் பெர்க்லி (Berkeley) பிராட்வெல் (Bradwell) ஹண்டர்ஸ்டன் (Hunterston), ட்ராஸ் பிண்ட் (Trawsfynd), ஹிங்க்லிபாய்ன்ட் (Hinkley Point), சைஸ் வெல் (Sizewell) டங்கினஸ் (Dungeness) ஆகும். 1970-இல்

வில்பா (Wylfa) எனும் நிலையத்தில் 1,180 மெகாவாட் உற்பத்தி செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1975-ல் மேலும் 8000 மெகாவாட் மின்சக்தி உற்பத்திக்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. டங்கினஸ்-பி (Dungeness-B) நிலையம் 1972-இல் துவக்கப்பட்டதும் 1,200 மெகாவாட் உற்பத்தி செய்யும். அது உலகிலேயே பெரிய நிலைய மாக விளங்கும். மேலும் மூன்று பெரும் நிலையங்கள் 1972, 73, 74-இல் செயல்படும். இவைகள் நிலக்கரி நீராவி நிலையங்களைப் போலல்லாது மிகக் குறைந்த செலவில் அதிக சக்தியை உற்பத்தி செய்யும் நிலையங்களாக விளங்கும். மின்சக்தி தேசீயக் கம்பி வழிகள் (National Grid) மூலம் நாட்டின் தேவைகட்கு விநியோகிக் கப்படுகிறது. 1957-இல் 8,602 மண்டல மைல்களில் (Circuit Miles) 569 மைல்களில் 2,75,000 வோல்ட்டும், 4,745 மைல்களில் 1,32,000 வோல்ட்டும் மீதியில் 66,000 வோல்ட்டும் அளிக்கப் பட்டது. இவை இலண்டனில் உள்ள தலைமைக்கட்டுப்பாட்டு நிலையத்துக்குட்பட்டு ஏழு வட்டார நிலையங்களால் நிர்வகிக்கப்படு கின்றன. 1968-இல் 17879 மண்டல மைல்களில் 4747 மைல்களில் 4,00,000 வோல்ட்டும் 2,208 மைல்களில் 2,75,000 வோல்ட்டும் 10,383 மைல்களில் 1,32,000 வோல்ட்டும், மீதியில் 66,000 வோல்ட்டும் அளிக்கப்பட்டது. 1965-இல் மேலும் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்தற்கு சூபர் கிரிட் கம்பி வழிகள் (Super Grid Transmission Lines) ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இவ்வமைப்பு உலகி லேயே பெரிய கம்பிஇணைப்புத் திட்டமாகும்.[1]

தொழிற்சாலைகளில் மின்சக்தி அதிகம் உபயோகிக்கப்படுவதுடன் தேவை கூடிக்கொண்டே வருகிறது. விளக்குகள் எரிக்கவும், சமையல் வேலைகட்கும், நீர், காற்று சூடாக்கவும், இன்னும் பிற வீட்டு வேலைகட்கும் மின்சக்தியின் தேவை உயர்ந்துகொண்டே போகிறது. 1957-இல் மின்சக்தி உபயோகிப்போர் எண்ணிக்கை 14.8 மிலியன் ஆகும். 1968-இல் அது 17.8 மிலியனுக்கும் கூடுதலானது. 1968-இல் மின்சக்தி உற்பத்தித் தொழிலில் நாட்டின் நிலையான முதலீடு 9 சதவீதமாகும், இது மேலும் உயரலாம். 1956-இல் 249 மிலியன் பவுனாக இருந்த மூலதனச் செலவு 1961-இல் 364 மிலியன் பவுனாகவும் உயர்ந்துள்ளது. இதற்கு 5200 மிலியன் பவுன்வரை கடன்பெறும் வரையறை 1968-இல் ஏற்பட்ட சட்டத்தின் மூலம் மேலும் உயர்த்த அனுமதிக்கப்பட்டுள் ளது.

இத்துறையில் மேலும் அபிவிருத்திகள் ஏற்பட ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு உள்ளன. லெதர்ஹெட் (Leather head), கிளஸ்டர்ஷயர் (Gloucestershire) மார்ச்உட் March Wood)

1. Britain 1970 Official Hand Book,

கேப்பன்ஹர்ஸ்ட் (Capenhurst) ஆகிய இடங்களில் அணுசக்தி மூலம் மின்சக்தி ஏற்படுத்துவதிலும் பிற ஆராய்ச்சிகளையும் மேற் கொள்ளப் பலஆய்வகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

தொழில் நுட்ப முன்னேற்றம்- III. விசை v. வாயு

(Technological Advancement - III. Power - v. gas)

முதன்முதலில் வாயுவிளக்குக்காகவே 1807-ல் இலண்டனில், பால்மாலில் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. 1812-ல் இலண்டனில் வாயுவிளக்குகள் ஏற்படுத்த இலண்டன் வெஸ்ட்மின்ஸ்டர் வாயு விளக்குச்சுடுகரி நிறுவனம் அரச சாசனம் ஒன்றைப் பெற்றது. நகராட்சிகளும் பல நிறுவனங்களும் விளக்குகட்காகவே முதலில் வாயுவை உற்பத்தி செய்தன. இரு உலகப்போர்கட்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் மின்சக்தி அளிப்பின் போட்டிக்கிடையில் வேகமாக வளர்ந்து இத்தொழில் இன்றைய நிலையை அடைந்தது. 1939-ல் இது விளக்குக்காக அன்றி வெப்பத்தை ஏற்படுத்தவே உபயோகப் படுத்தப்பட்டது.

1948-ல் ஏற்பட்ட வாயுச் சட்டம் பிரிட்டனின் வாயுத்தயாரிப் புத் தொழிலை நாட்டுடைமையாக்கியது. தற்போது 123000 பேர் அதில் பணிபுரிகின்றனர். இத்தொழில் 12 வட்டார வாரியங்களால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. விசை அமைச்சரால் வாயுக்குழு (Gas Council) ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது, 1965-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி இது வாணிபத்தைக் கவனிக்கவும், தொழில் அபிவிருத்தியைக் கவனிக்கவும், நன்முறையில் இத்தொழில் நடக்கவும் அமைச்சருக்கு ஆலோசனை கூறுவதும் இதன் பணிகளாகும். நிதி, தொழிலாளர் தொடர்பு ஆராய்ச்சி போன்றவற்றுடனும் இக்குழு நெருங்கிய தொடர்புடையது. வட்டார வாயுக்குழு அந்தந்தப் பகுதிகளில் சீரான உற்பத்தி, விநியோகத்துக்குப் பொறுப்பாகும். இவ்வாரியங்கள் விசையமைச்சரால் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. அவை தனியாகத் தங்கள் அமைப்புக்களை ஏற்படுத்திக்கொள்ளலாம். அவைகள் உபரி வருமானத்தை 1969, மார்ச் 31-டன் முடிவடையும் காலத்துக் குக் காட்டியுள்ளது நிலக்கரியை முன்பு கரியாக்கும் முறையில்

வாயு உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. தற்போது எண்ணெய் அடிப்படையில் உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. 1968-ல் 40 சதவீதம், எண்ணெய் மூலம் ஏற்பட்ட வாயுவாகும். வாயுத்தொழிலில் 11 மிலியன் டன் நிலக்கரி உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. மொத்தம் கிடைத்த வாயுவின் அளவில் 13 சதவீதம் நிலக்கரி வாயுவாகும். சுடுகரி மூலம் தயாராகும் வாயு, வாயு நிறுவனங்கட்கும், மீதி எஃகு ஆலைகள் போன்ற தொழில் நிறுவனங்களிலும் உபயோகிக்கப்பட்டன. 1955-லிருந்து அதிகம் மாறாமல் 13 மிலியன் பேர் நுகர்வோராக உள்ளனர். ஒரு ஆண்டு வாயுத்தயாரிப்பு 4,500 மி லியன் தெர்ம் (Therms) ஆகும். (தெர்ம் = 1,00,000 பிரிட்டிஷ் தெர்ம்கள் = 25,000 கிலோகலோரிகள்).

ஐந்தில் மூன்று பங்கு வாயு வீடுகளில் உபயோகத்துக்காகவும், மீதி தொழில், வாணிபத்துறைக்கும் தரப்படுகிறது. 1961 முதல் மொத்த நுகர்வு கூடிவருகிறது. கடந்த இரு ஆண்டுகளாக 10 சதவீதம் கூடியுள்ளது. 1968-ல் 5000 மில்லியன் தெர்ம் வாயு விற்பனை செய்யப்பட்டது. வீடுகட்குத் தரப்படும். வாயு சமையல், வெப்பநிலை ஏற்படுத்த, நீர் சூடாக்க அதிகமாக உபயோகிக்கப்படுகிறது. கிராமப் பகுதிகட்குப் புட்டிகளில் அடைக்கப்பட்ட வாயு அனுப்பப்படுகிறது, இரும்பு, எஃகுத்தொழில், மட்பாண்டத் தொழில்களில் சில பொருட்கள் தயாரிப்புக்குத் தேவையான வெப்பத்தைத் தருவதற்கு உதவியாக வாயு எரி பொருளாக உபயோகிக்கப்படுகிறது. வாயுத்தொழிலும், சுடுகரித் தொழிலும் சேர்ந்து 2 மிலியன் கச்சாக் கரித்தாரும், 80 மிலியன் காலன் கச்சாப் பென்சோலும் ஆண்டு ஒன்றுக்குத் தயார் செய்கின்றன. இவை இரசாயனத்தொழிலுக்குப் பல பொருட்கள் தயார் செய்ய உதவுகின்றன.

இத்தொழிலில் 1968-1969-ல் 225 மிலியனும் 1969—1970-ல் 234 மிலியன் பவுனும் செலவுகளாகும். 1949 மே மாதம் முதல் 1969 மார்ச் வரை 1,700 மில்லியன்பவுன் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.[1] பல பெரும் அளிப்புக் குழாய்கள், இணைப்புக் குழாய்கள் மூலம் வாயு அளிப்புச் செய்யப்படுவதால் உற்பத்தி அலகுகள் திறம்படச் செயல்படுகின்றன. கிராக்கி இருந்து கொண்டிருக்கும் பொருட்டு, புதியப் பல முறைகளை உற்பத்தியில் கையாளுகின்றன. எண்ணெயிலிருந்து வாயுத்தயாரிப்பு விருத்தியாயுள்ளது. வாயுக்குழு வரும் பத்து ஆண்டுகளில் முற்றிலும் இயற்கை வாயுத்தயாரிப்புக்கு மாற்றிவிடுவதாகக் கூறியுள்ளது. பிரிட்டனில் வாயுத்தயாரிப்பு உபகரணங்களை விரிவாக மாற்றி

1, Britain 1970-Official Hand Book,

அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கடும் தேவைகளைச் சமாளிக்க வாயுவைச் சேமித்து வைப்பதற்கான திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளன. சேமிப்பு நிலையங்கள் டெர்பிஷயரில் ஆம்பர்கோட்டிலும், ஸ்காட்லாந்தில் கோட்பிரிட்ஜிலும் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன.

1964 முதல் சகாராவிலிருந்து பிரிட்டனுக்கு வாயு திரவரூபத்தில் வந்துசேர்கிறது. கான்வித்தீவு 12 வட்டார வாயுக் குழுக்களில் 8க்கு வாயு விநியோகிக்கின்றது. 1965-ல் வடகடலில் உற்பத்திக் கிணறுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. அங்கு பெரிய வாயு உற்பத்தி நிலையங்கள் உருவாக்கப்படுகின்றன. 1975-லிருந்து நாள் ஒன்றுக்கு 3000 மில்லியன் கனஅடி வாயு உற்பத்தி செய்யப்படலாம் என்று விசையமைச்சு மதிப்பீடு செய்துள்ளது, 1967-ல் யார்க்ஷயரில் உள்ள ஈசிங்டன்னிலும், 1968-ல் நார்பக்கில் பேக்டன்னிலும், குழாய்களின் மூலம் வாயு பெறப்பட்டது. 1972 வரை ஆண்டுக்கு 1? சதவீதம் அதிகமான வாயுத்தேவை ஏற்படும் என்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளதால், உற்பத்தி, அளிப்புப் பெருக்கம் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

வாயுக்குழு நான்கு ஆராய்ச்சிக் குழுக்களைக் கொண்டது கில்லிங்வொர்த்து நிலையம் சீரான விநியோகம் பற்றிக் கூறும் பொறியியல் ஆராய்ச்சி நிலையமாகும். வாயுக்குழு சார்பாகப் பல பல்கலைக் கழகங்களும், கல்லூரிகளும் வாயு ஆராய்ச்சி செய்கின்றன. 1972 வரை அரசு நிதி உதவி செய்து வரலாம். மேலும் ஆராய்ச்சிகள் செய்து ஆலோசனை கூறி, இத்தொழில் மேலும் மேம்பாடடையப் பல கழகங்கள், நிலையங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. தேசியத் தொழில் சார்பு எரிபொருள் திறன் பணிகள் (National Industrial Fuel Efficiency Service அவற்றில் ஒன்று, இது மேலும் எரிபொருள், வாயு உபயோகிப்போருக்கும் ஆலோசனை கூறுகிறது. இதன் மூலம் இலாபகரமாக இத்தொழில் நடைபெறலாம் என்று நம்பப்படுகிறது.

5. பழைய புதிய தொழில்கள்

Old And New Industries

இங்கிலாந்து நாட்டுத் தொழில் வளர்ச்சியின் வரலாற்றை நோக்குமிடத்து அதன் வளர்ச்சி மெதுவாகவே ஆரம்பித்து, 18-ம் நூற்றுண்டில் வளர்ந்து திடீரென வேகம் பெற்றதைக் காணலாம். பதினெட்டாம் நூற்ருண்டின் தொடக்கம் வரை தொழில்கள் வளர்ச்சி அடையவில்லை என்றே கூறலாம். பழமையான கொள்கைகளும் கோட்பாடுகளும், தொழில்களின் வளர்ச்சிக்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் தரும் நிலையில் இல்லை. மேலும் அப்போதைய சூழ்நிலையோ, மக்களின் தேவைகளோ அத்துறையின் வளர்ச்சிக்கு அவசியத்தையோ அவசரத்தையோ ஏற்படுத்தவில்லை. மகக்ளின் தொகையும், அவர்களின் தேவைகளும் குறைவாகவே இருந்தன. அவர்களின் தொழில் நுட்ப அறிவோ, தொழில் நுட்ப முறைகளோ எவ்வித முன்னேற்றமும் அடையவில்லை அவர்களின் சுயதேவைகளைத் தவிர்த்து வெளிவட்டாரத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யவோ, வெளிநாட்டு அங்காடித் தேவைகளைத் தெரிந்து ஏற்றுமதி செய்யுமளவுக்குத் தொழில் வளர்ச்சியோ, அல்லது மக்களுக்குள் நெருங்கிய தொடர்போ ஏற்பட்டு இருக்கவில்லை. உள்நாட்டுப் போக்குவரத்து வசதிகளோ, வெளிநாட்டு வாணிபத் தொடர்பில் அபிவிருத்தியோ ஏற்பட்டிருக்கவில்லை. தொழில் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையான கனிவளம் அறிந்திருக்கப்படவில்லை. கச்சாப்பொருட்கள் தாராளமாக கிடைக்கவுமில்லை. தேவை ஏற்பட்டிராததால் உற்பத்திப் பெருக்கமும் ஏற்பட்டிருக்கவில்லை. அன்றையக் காலத்தில் மிக அவசியத் தேவைகளை மட்டும் அன்றிருந்த தொழிலாளர்கள், குறிப்பாகக் கைவினைஞர்களும் வியாபாரிகளும், பூர்த்தி செய்துவந்தனர். வரலாற்றில் அவர்கள் தனிநபர்களாகத் தோற்றம் அளிக்கவில்லை. இடைக்காலம் வரையிலிருந்த மேனர் பண்ணை முறையின் ஒரு அங்கமாகக் கைவினைஞர்கள் சங்கங்கள் (Craft guilds) ஏற்பட்

டிருந்தன. அதன் தோற்றம் பற்றியும் காலம் பற்றியும் உறுதியாகக் கூறவியலாது'. அவ்வமைப்புக்கள் நாட்டின் கைத்தொழிலை மிகவும் பாதிக்கும் அளவில் வளர்ந்து விட்டிருந்தன. உற்பத்திப் பொருட் களை அங்காடிகளில் விற்கவும், லாபப் பங்கீட்டுக்கும் அவை உதவின. சில நிறுவனங்கள் அரசின் அனுமதியின்றிக் கூட வெளி நாட்டு வாணிபத் தொடர்புகள் கொண்டு நாட்டின் பொருளாதாரத் தைப் பாதிக்கும் அளவில் உருவாயின. அவை முற்றுரிமை பெற விழைந்ததாலும், சரிவர நடத்தப்படாததாலும் அவை நாளடை வில் மறையத் துவங்கின. இச்சங்கங்களே அப்போதைய தொழில் துறையை மிகவும் பாதிக்கக் கூடிய அங்கங்களாகத் திகழ்ந்தன. அவைகள் வளர்த்த தொழில்களில் மிக முக்கியமானவை சிலவே.

அவற்றை விவரிக்கப் புகுமுன் பழந்தொழில்கள், புதுத்தொழில் கள் யாவை என்றும் அவற்றின் அடிப்படையில் ஏற்றுமதி, வாணிப, பொருளாதார வளர்ச்சிகள் எவ்வாறு ஏற்பட்டன என்றும் அறிந்து கொள்வது அவசியமாகிறது. தொழில்களைப் பொறுத்தமட்டில் வளர்ந்து வரும் சமூகத்தால் உருவாக்கப்படும் ஒவ்வொரு தொழிலும் அச்சமுதாயத்துக்குப் புதியதாகவும், வருங்காலச் சமுதாயத்திற்குப் பழந்தொழிலாகவுமே தோன்றுமாதலின் பழைய, புதிய தொழில்கள் என வரையறுத்துக் கூறவியலா தெனினும், ஆதிகால வரலாற்றி லிருந்து இருபதாம் நூற்றுண்டின் இறுதியை நோக்கிக் கொண் டிருக்கும் நாம், சுமார் 2000 ஆண்டுகளைக் கொண்ட வரலாற்றை ஒரே காலத் தொடராகவோ, அல்லது ஒரே காலக்கூட்டமாகவோ நோக்குவோமேயாயின், பழந்தொழில்கள் யாவை, புதுத் தொழில்கள் யாவை என ஓரளவு வகைப்படுத்த இயலும். தொழில்கள் துவக்கம் பெற்ற நாள் முதல் மேற்சொன்ன கூட்டுக் கழகங்கள், கைவினைஞர்கள் சங்கங்கள் தோன்றியவரையிலும் இருந்த தொழில்களையும், அவ்வமைப்புக்கள் மறையத் துவங்கிய நாளிலிருந்து, தொழிற்புரட்சி நாட்டில் ஏற்படும் வரை வளர்ந்து ஆக்கம் பெற்ற தொழில்களையும் "பழந்தொழில்கள்" என்று குறிப்பிட்டால் அது மிகையாகாது. தொழிற்புரட்சிக் காலத் தில் இருந்து இதுநாள் வரை தோன்றிய பல்வேறு தொழில்களைப் "புதுத்தொழில்கள்" என்று வரிசைப்படுத்தலாம். மேலும் "பழந் தொழில்கள்" பின்னையக் காலங்களில் பல அபிவிருத்திகளை அல்லது மாற்றங்களைப் பெற்றாலும், அது பழந்தொழில்கள் என்றே கருதப் படும். ஆனால் அபிவிருத்திகளின் காரணமாக ஏற்பட்ட துணைத் தொழில்கள் புதுத்தொழில்களின் வரிசையிலேயே இடம் பெறும். இந்த அடிப்படையில் தொழில்களின் தோற்றம், தன்மை ஆகிய வற்றை நோக்குவோமேயாயின் பழந்தொழில்கள் மிகச்சிலவே யாகும். அவைகளாவன: நெசவுத் தொழில், நிலக்கரிச் சுரங்கத்

தொழில், இரும்பு—எஃகுத்தொழில், கப்பல் கட்டும் தொழில், மீன் பிடித்தல், தோல் பதனிடுதல், காகிதம் தயாரித்தல், தானியம், மாவு அரைத்தல், இரப்பர்த் தொழில், மட்பாண்டத் தொழில், செங்கற் தொழில், சிமெண்டு தயாரித்தல் போன்றவைகளாம். தச்சு, கொல்லுத் தொழில்கள், கட்டடம் கட்டுதல் போன்ற தொழில்களை அந்தந்தக் கிராமங்களில் அல்லது நகரங்களில் உள்ள சமூகத் தேவைகளை மட்டும் கைவினைஞர்கள், தொழிலாளிகள் பூர்த்தி செய்து வந்தனர். விவசாயமும் அவ்வரிசையில் அடங்கியதாகும். சுயதேவைப் பூர்த்தி அல்லது உள்நாட்டுத் தேவைகளை மட்டும் பூர்த்தி செய்துவந்த அக்காலங்களில் வாணிப நோக்குடன் பல பொருட்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன என்றாலும்கூடப் பெரு வாரியாக ஏற்றுமதியில்லை. தொழில் துறையில் பெரும் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டு, இயந்திரமயமான பின்னும், தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்ட பின்னரே உற்பத்திப் பொருட்களின் ஏற்றுமதி வேகம் அதிகரித்தது. இங்கிலாந்து தொழில்மயமான பிறகு அது உலகின் உலைக்களமாக, தொழிற்கூடமாக முன்னணியில் நின்றது. எனவே உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்றுமதியை அதிகரித்து நாட்டின் வாணிப விருத்தியை ஏற்படுத்தி, உயர்ந்த பொருளாதாரப் பெருக்கத்தைத் தந்தது. விவசாயம் பிரிட்டனில் மட்டுமின்றிப் பிறநாடுகளிலும் ஆதித்தொழிலாக இருந்தது. விவசாயத்தைப் பழந்தொழில்களில் ஒன்றாகக் கொள்ள லாம்; என்றாலும் அது விபரமாகத் தனி அத்தியாயத்தில் விளக்கப் பட்டுள்ளமையால் அதுபற்றி ஈண்டு குறிப்பிடப்படவில்லை. மேலும் விவசாயப் பொருட்களைப் பொறுத்த மட்டில் பிரிட்டன்இறக்குமதி தான் செய்கின்றதே தவிர, ஏற்றுமதி கிடையாதாகையால் விவசாயம் பற்றி இவ்வத்தியாயத்தில் ஏதும் கூறப்பட வில்லை.

பிற பழந்தொழில்களில் புதிய முறைகள், கருவிகள் புகுத்தப் பட்ட பின்னர் அவை உற்பத்தியை அதிகரித்தன. புதிய தொழில்கள் வேறு முளைத்தன. இதனால் தொழில்கள் புரட்சிகரமாக அசுர வேகத்தில் வளர்ந்தன. பல்வேறு புதுத்தொழில்கள் ஏற்பட்டு ஏற்றுமதி அதிகரித்தது. அத்தகைய புதுத்தொழில்களில் முக்கிய மானவை இயந்திரங்களின் உற்பத்தி, வாகனங்களின் உற்பத்தி, தோற்பொருட்கள், காகிதம், அட்டைப் பொருட்கள், துணிகள், கண்ணாடி, பிளாஸ்டிக் பொருட்கள், ரசாயன வகைகள், மின் துறைப் பொருட்கள் தயாரித்தல் எனப் பல்வேறு உள. 'பழைய தொழில்கள்', 'புதிய தொழில்கள்' ஆகிய இரண்டும் உற்பத்திப் பொருட்கள் பிரிட்டனின் வாணிபத்தில் சிறப்பு அம்சமான ஏற்று மதிகளை எத்துணையளவு உயர்த்தின என்பது நோக்கற்பாலது. அந்நோக்குடனேயே இருவகையான தொழில்களைப் பற்றியும்,

அவை துவக்கப்பட்ட இடங்கள் அல்லது தொழில் அமைவிடங்கள், உற்பத்திப் பெருக்கம், ஏற்றுமதி அளவுகள், அத்தொழில்களில் பிரிட்டன் வெளிநாடுகளில் முதலீடு செய்துள்ளது, அல்லது வெளி நாட்டு நிறுவனங்களுடன் இணைந்து செயல்படுகின்றன என்று கீழே விளக்கப்பட்டுள்ளன. பொதுவாகப் பிரிட்டனின் ஏற்றுமதிகள் பற்றியும், வெளிநாடுகளில் முதலீடுகள் பற்றியும் குறிப்பிடப்பட்டு உள்ளன. பழந்தொழில்களில் முக்கியமான நெசவு, நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழில், இரும்பு—எஃகுத் தொழில், கப்பல் கட்டுதல் போன்றவைகள் தனித்தனி அதிகாரங்களாக விவரிக்ககப்பட்டிருப் பினும் அவற்றைப் பழந்தொழில்கள் வரிசையில் சேர்த்து அவற்றின் சிறப்பு அம்சங்களும், அவற்றின் உற்பத்திப் பொருட்கள் ஏற்றுமதியை எங்ஙனம் பாதித்தன என்பவையும் ஈண்டு விளக்கப் பட்டுள்ளன.

"பழைய தொழில்கள்" (Old Industries):

இங்கிலாந்தில் மிகவும் முக்கியமான துணித்தொழிலில் பழமை யான தொழில் கம்பளித் தொழிலாகும். நாடு முழுவதும் இது நடைபெற்றது. அது சிறப்பாக நார்விச், இலண்டன், இம்ஸ்விச், பிரிஸ்டல், வின்செஸ்டர் போன்ற நகரங்களில் நடைபெற்றது. இத் தொழில் சிறக்க நடந்ததால் ஐரோப்பாவிலிருந்து கூட இங்கிலாந் துக்கு வியாபாரிகள் வந்தனர். ப்ளாண்டர்ஸ் (Flanders) துணி மிகவும் புகழ் வாய்ந்ததாக இருந்ததால், 14-ம் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்தில் இத்தொழில் பாதிக்கப்பட்டது. எனவே, அரசு உரோம ஏற்றுமதியையும் கம்பளித் துணி இறக்குமதியையும் தடை செய்து இத்தொழிலைப் பாதுகாத்தது. மூன்றாம் எட்வர்ட், பிரான்சில் பயணம் செய்தபோது ப்ளாண்டர்ஸ் நாட்டு நெசவாளர்களின் திறனையும், செழுமையையும் கண்டு நாடு திரும்பியதும் இத் தொழிலைப் பாதுகாத்து விருத்தி செய்ய நடவடிக்கைகளை எடுத்தார். அவர்களில் சிலரை அரச பாதுகாப்புடன் குடியேறச் செய்தும் ஆங் கிலேயேக் கற்றுக்குட்டிகளை (Apprentices) பயிற்றுவித்தும் "கைத் தொழிலின் தந்தை" (Father of the Industry) எனும் பட்டத்தைப் பெற்றார். 1330—50 வரை உள்ள காலமே இத்தொழிலின் ஆரம்ப காலம் என்று கூடக் கூறலாம். 15-ம் நூற்றாண்டில் மக்கள் தொகைப் பெருக்கமும், நகரங்களின் வளர்ச்சியும் இத்தொழிலைப் பெரிதும் வளர்ச்சியுறச் செய்தன. துணி ஏற்றுமதி அதிகரித்தது. உலகிலேயே ஆங்கில நாட்டு அகலத்துணி பெயர் பெற்றது. அதன் காரணமாக வாணிபப் பெருக்கும், செல்வக் குவிப்பும் ஏற்பட்டன. துணித்தொழில் பெருக்கமே கைவினைஞர் சங்கங்களை "லிவரி" (Livery) நிறுவனங்களாக மாற்றின. தனி அங்காடிகள் ஏற் பட்டன. இங்கிலாந்தின் கைத்தொழில் பெருமைக்குக் கம்பளி,

துணித் தொழில்களே அடிப்படையாக அமைந்தன. பிரபுக்கள் சபையில் தலைவர் ஆசனம் இன்றும் "கம்பளி ஆசனம்" (Wool-sack) என்று இதனாலேயே அழைக்கப்படுவது குறிப்பிடத்தக்க தாகும். எட்டாம் ஹென்றியின் காலத்தில் துணி ஏற்றுமதி மேலும் கூடியது. முரட்டுரகத் துணியும் தயாரிக்கப்பட்டது.

பருத்தித் துணி தயாரித்தல், பட்டுத்துணி உற்பத்தி, லினன் துணி உற்பத்தி ஆகியவைகள் கூட பிரெஞ்சு, இத்தாலிய நெசவாளர்கள் இங்கிலாந்திற்கு வந்த பின்னரே அதிக முன்னேற்றம் கண்டது. வெளிநாட்டு உயர்ரகத் துணிகளுடன் இங்கிலாந்து நாட்டுத் துணிகள் போட்டியிட முடியாதபடி வெளிநாட்டுத் தயாரிப்புக்கள் தரமானவையாக அமைந்திருந்தன. ஸ்பானிய 'மரினோ ஆட்டு ரோமத்துணி' உற்பத்தி ஐரோப்பாவில் வளர்ந்ததும் இங்கிலாந்தில் கம்பளித்துணித்தொழில் சற்று மந்தம் அடைந்தது. ஆனாலும் நார்போக், சபோக், (Suffolk) எஸக்ஸ், கென்ட், டெவன், சோமர்சட், (Somerset) கிளஸ்டர், வொர்ஸ்டர், யார்க்ஷையர், சசக்ஸ் போன்ற இடங்களில் இத்தொழில் வளர்ந்தே வந்தது. இவற்றை நிர்வகித்துப் பல செல்வந்தர்கள் பரோபகார சிந்தையுடன் சமூகத்துக்கான பல நிறுவனங்களை ஏற்படுத்திப் புகழ் பெற்றனர். முதன் முதலில் துணித் தொழிலிலேயே கைவினைஞர் கூட்டுக் கழகங்களில் பிளவு ஏற்பட்டது. வியாபாரிகளின் பெருலாப நோக்கு இவை உடைபடக் காரணமாயிற்று. அதிலிருந்து வணிகர் கூட்டுக்கழகங்கள் உருவாயின. நாளடைவில் அவையும் மறைந்து தனிநபர் நிறுவனங்கள் உருவாயின. இதனால் முன்பிருந்த 'இல்லத்தொழில் முறை' மாறியது. 1542-ல் ஸ்டம்ப் (Stump) என்பவரின் தறிகளை ஓரிடத்தில் அமைத்து, துணி உற்பத்தி செய்யும் முறை 1555-ல் ஏற்பட்ட நெசவாளர்கள் சட்டத்தால் (Weaver's Act) தடை செய்யப்பட்டது. ஆனால் பல இடங்களில் தனியார் முதலீடு செய்து தொழிற் பெருக்கம் ஏற்படுவதைப் பழைய சங்கங்களின், நகரத் தொழில் முறைகள் ஏதும் செய்ய இயலவில்லை. 1565 முதல் 1580 வரை இங்கிலாந்துக்கு நெதர்லாந்திலிருந்து வந்த திறமை மிக்க நெசவாளர்கள் இத்தொழிலுக்கு ஊக்கமும் ஆக்கமும் தந்தனர் ஆங்கிலேயர்களால் உற்பத்தி செய்யவியலாத மெல்லிழைத் துணிகளை அங்கு வந்த வெளிநாட்டுக் கைவினைஞர்கள் உற்பத்தி செய்தனர். 1578-ல் மட்டும் இத்திறமை மிக்க அந்நிய நெசவாளர்கள் 6000 பேர் நார்விச்சில் மட்டும் குடிபுகுந்தனர். கொல்செஸ்டரில் 1580-ல் 13000 அந்நிய நெசவாளர்கள் வாழ்ந்தனர். பிரான்சிலிருந்து வெளியேறி வந்த 'ஹியூகினாட்டுகள்' எனப்படும் நெசவாளர்கள் இங்கிலாந்திற் குடியேறி, லங்காஷயரில் பருத்தித் தொழிலும் அயர்லாந்தில் லினன் தொழிலும் வளரப் பெரிதும் உதவி

ஞர்கள். 16-ம் நூற்றுண்டில் இங்கிலாந்தில் குடியேறிய இவர்களைப் போலவே டச்சுக்காரர்கள், வாலூன்கள் போன்றவர்களும் கம்பளித் தொழில் வளர்ச்சிக்கு உதவினர். எனவே கம்பளித்தொழில் வெளி நாட்டுக் கைவினைஞர்களின் உதவியால் பெரிதும் வளர்ந்தது என்றே கூறலாம். கம்பளித் தொழிலில் உரோமம் சிக்கெடுப்பதிலிருந்து துணியாக ஆக்கப்படும் வரை ஒரே நிறுவனம் செய்யும். ஆனல் வூர்ஸ்டெட் (Worsted) எனும் துணிவகைத் தயாரிப்பில் பல நிறு வனங்கள் பல கட்டங்களில் ஈடுபட்டன. 1950-51-52 காலங் களில் இத்தொழில் சிறப்பதும் தேய்வதுமாக இருந்தது. 1957-ல் வளர்ச்சி அடையத் துவங்கி 1958-ல் குன்றியது. 1957-ல் 2,14,000 பேர் இந்தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தனர். 480 மில்லியன் பவுண்டு உரோமம் தயாரிப்பிற்கு உபயோகப்படுத்தப்பட்டு 140 மில்லியன் பவுன் பெருமதியான கம்பளித்துணி ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. ஐக்கியநாடுகள், கனடா போன்ற நாடுகள் இவற்றை அதிகம் வாங்கின. 1959-ல் 509 மில்லியன் பவுண்டும் 1968-ல் 391 மில்லியன் பவுண்டும் உரோமம் தயாரிக்கப்பட்டு உபயோகப் படுத் தப்பட்டன. 1968-ல் துணியாகவும், நூலாகவும் ஐக்கிய நாடுகள், கனடா, ஜப்பான் ஆகிய நாடுகட்கு 132.5 மில்லியன் பவுண்டு சரக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

பருத்தித் துணித்தொழில் பழந்தொழில்களில் ஒன்றாக விளங்கு கிறது. 16-ம் நூற்றுண்டில் லினன் பருத்தி நூல்களைக் கலந்த துணி உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. ஆனல் 18-ம் நூற்றுண்டில் ஏற்பட்ட தொழிற்புரட்சியின் காரணமாக ஏற்பட்ட இயந்திரங்கள் புகுத்தப் பட்டபின் இத்தொழில் பிரிட்டனின் முக்கியத் தொழிலாக மாறிற்று. அக்காலத்தில் ஏற்றுமதியும் அதிகம் செய்யப்பட்டது. பல்வேறு நாடுகளில் பருத்தித் தொழில் சிறப்பாக நடைபெற்றதால் இருபதாம் நூற்றுண்டில் ஏற்பட்ட வெளிநாடுகளின் கடும் போட்டியின் காரணமாக இத்தொழில் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. இதில் ஈடுபட்டவர்கள் தொகை மிகவும் குறைந்தது. உற்பத்தியும் சுருங் கியது. இருப்பினும் நசிந்து விடாமல் நடைபெற்று வருகிறது. இத் தொழில் தற்போது லங்காஷயர், வடகிழக்குப் பகுதிகள், மான்செஸ் டர் போன்ற இடங்களில் பெரிதும் நடைபெறுகிறது. லிவர்பூல், பருத்தி, நூல், துணி முதலியவற்றை ஏற்றி இறக்கும் பெரும் துறை முகமாகும். 1957-ல் 2,56,000 பேர் இதில் வேலை செய்தனர். மூன்றில் இரு பங்கினர் இதில் பெண்டிர். இங்கு கச்சாப்பருத்தியைப் பாதிக்குமேல் ஐக்கிய நாடுகளும், அடுத்தபடியாக சூடானும் இறக் குமதி செய்கின்றன. 1957-ல் நூல், துணிகள் ஏற்றுமதி 90 மிலி யன் பவுனுகும். அதில் பொதுநல அரசு நாடுகளுக்குப் பெரும் பகுதியும், மீதி ஆஸ்திரேலியாவுக்கும், தென் ஆப்பிரிக்காவுக்கும்

நியூசிலாந்துக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1968-ல் இத் தொழிலில் 6,9,0000 பேர் ஈடுபட்டு, 1958-ன் உற்பத்தியைக் காட்டிலும் 13 சதவீதம் அதிகம் தயாரித்தனர். ஏற்றுமதி 300 மில்லியன் பவுன் மதிப்புள்ள பருத்தி நூல் துணிகளாகும். இத் தொழிலின் அபிவிருத்திக்கான பல ஆராய்ச்சிக் குழுக்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.

பிரிட்டனில் லினன்துணித் தயாரிப்பு ஆயிரம் ஆண்டுகளாக நடைபெற்று வரும் தொழிலாகும் என்றும் ஏழாம் நூற்றாண்டிலேயே லினன் நெசவுத் தொழில் நடைபெற்றது என்றும் கூறப்படுகிறது. வட அயர்லாந்து, ஸ்காட்லாந்து ஆகிய இடங்களில் இது அதிகமாக நடைபெறுகிறது. 1957-ல் 17.4 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள லினன் துணி ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. 1968-ல் 23 மிலியன் சதுர கெஜம் உற்பத்தி செய்யப்பட்டதில் கப்பல் பாய்த்துணி (Sail cloth), கான்வாஸ் துணி (Canvass) 14 மிலியன் சதுர கெஜமாகும். ஏற்றுமதி 7.8 மில்லியன் பவுன் லினன் துணியும், 3.3 மிலியன் பவுன் பிளாக்ஸ் லினன் நூலும் ஆகும்.

சணல் தொழில் பிரிட்டனின் ஆதிதொழிலாகும். இதில் பிரசித்தமானது டண்டி ஆகும் (Dundee). தரை விரிப்புக்கள், பைகள், கயிறுகள் போன்றவைகள் இதிலிருந்து தயாரிக்கப்படுகின்றன. 1957-ல் 5 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள சணல் பொருட்களும், 1968-ல் 3 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள சணல் பொருட்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

பழைய தொழில்களில் மற்றொரு முக்கியத்தொழில் சுரங்கத் தொழிலாகும். சுமார் எழுநூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே நிலக்கரி எடுக்கப்பட்டாலும் ஒரு நிலையான தொழிலாக 300 ஆண்டுகளாகவே நடைபெற்று வருவதாகும். இது பிற நாடுகளுக்கு 200 ஆண்டுகட்கு மூத்த தொழில் எனலாம். 1910 வரை, பிரிட்டன் பிற நாடுகளைக்காட்டிலும் இத்தொழிலில் ஆதிக்கம் உடையதாயிற்று. 1913-ல் 287 மிலியன் டன் நிலக்கரி உற்பத்தியும், 94 மிலியன் டன் ஏற்றுமதியும் செய்து பத்து லட்சம் தொழிலாளிகளைக் கொண்டதாயுமிருந்தது. 1947-ல் இத்தொழில் நாட்டுடைமையான பின் அதை நிர்வகிக்கப் பல அமைப்புக்கள் ஏற்பட்டன. மேலும் இத்தொழிலின் தோற்றம், வளர்ச்சி, நவீன முன்னேற்றங்கள், நிர்வகிக்கும் அங்கங்கள் அல்லது அமைப்புக்கள் பற்றி விரிவாகத் தனி அதிகாரத்தில் கூறப்பட்டுள்ளது.

நிலக்கரி வயல்கள், சுரங்கங்கள் அதிகம் உள்ள இடங்கள் யார்க்ஷயர், டெர்பிஷயர், நாட்டிங்ஹாம்ஷயர், டர்ஹாம்,

நார்த்தம்பர்லாந்து, தெற்குவேல்ஸ், ஸ்காட்லாந்து ஆகியவைகளாம். சுரங்க அபிவிருத்திகள் காரணமாக 1947-ல் தோண்டப்பட்ட 187 மிலியன் டன் நிலக்கரி 1954-ல் 214 மிலியன் டன்னாக உயர்ந்தது. 1957-ல் இருந்து மந்த நிலையே நிலைத்தது. எண்ணெய் எரிபொருளாக உபயோகிக்கப்பட ஆரம்பித்ததால் நிலக்கரி உற்பத்தி, விற்பனை குறைந்தது. மேலும் ஏற்படுத்தப்படும் அபிவிருத்திகளைப் பொறுத்தே இத்தொழில் விரிவடையும். ஏற்றுமதியளவும் மிகக் குறைந்து விட்டது. 1949-ல் 19 மிலியன் டன் ஏற்றுமதி ஆகியது. 1968-ல் 3 மிலியன் டன்னாகக் குறைந்தது. எனினும் நீண்டகால அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் மூலம் 1975-ல் தேவை 120 மிலியன் டன்னாக உயர்ந்துவிடும் என்று நம்பப்படுகிறது. 1969 வரை தேசீய நிலக்கரிக்கழகம் அரசிடம் கடன்பெற்றுப் புதுச் சுரங்கங்கள் ஏற்படுத்தல், பழைய சுரங்கங்களை ஆழப்படுத்துதல், நிலக்கரி நுகர்வை அதிகரித்தல் போன்ற செயல் திட்டங்களை அமுல் நடத்தச் செலவான கடன்தொகை [1965-ல் 415 மிலியன் பவுன் கடன் தொகை தள்ளுபடி செய்தது போக] 698 மிலியன் பவுன் ஆகும். 1957-ல் 61.8 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள 6 6 மிலியன் டன் நிலக்கரி டென்மார்க், அயர்குடியரசு, பிரான்ஸ், நெதர்லாந்து போன்ற நாடுகட்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது, 1968-ல் அது ஆண்டுக்குச் சராசரியாக 3 மிலியன் டன்னாகக் குறைந்து விட்டது. மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகட்கும், அயர் குடியரசுக்கும் நிலக்கரி அதிகம் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது.

தொழிலாளர் நலன், சுரங்கத்தொழில் பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகள், கூலி நிர்ணயம், வேலைநேரம், வேலைச்சூழ்நிலை போன்றவை வெகுவாக அபிவிருத்தி செய்யப்படுவதற்காக எண்ணற்ற சங்கங்கள் அல்லது அமைப்புக்கள் ஆராய்ச்சிகள் செய்தும், ஆலோசனைகள் கூறியும் உதவி வருகின்றன.

பிரிட்டனில் பழந்தொழில்களில் நாட்டின் மதிப்பையும், பொருளாதாரத்தையம் உயர்த்திய தொழில், "இரும்பு எஃகுத் தொழிலாகும்.'' ஆதியில் இரும்பை உருக்க மரம் எரிபொருளாக உபயோகிக்கப்பட்டது. இரும்பை உருக்குவதற்கு மரக்கரி உபயோகப்பட்டதால் காடுகள் அழியத் துவங்கின. இரும்பு கிடைத்த பகுதிகட்கு அருகிலேயே நிலக்கரியும் கிடைத்ததும், 17-ம் நூற்றாண்டில் நிலக்கரி இரும்பை உருக்கப் பயன்பட்டபோது இத்தொழிலில் வளர்ச்சி வேகமடைந்தது. பின்பு எஃகும் உற்பத்தி செய்ய உதவியது. டைன் வழியாக இலண்டனுக்கு நிலக்கரி அனுப்பப்பட்டது. நியூகேசிலைச் சுற்றிப் பல நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் தோண்டப்பட்டன. ஜெர்மனியில் இருந்து கொல்லர்கள் இங்கிலாந்தின் இரும்புத் தொழிற்சாலைகளில் வந்து வேலை செய்தனர்.

முக்கியமான இரு இரும்புத்தொழில் நிறுவனங்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டன. உயர்ரக இரும்பு எஃகைப் பிற நாடுகளில் உற்பத்தி செய்யும் முறைகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவுடன் அவற்றின் வளர்ச்சி இங்கிலாந்தில் இத்தொழிலைப் பாதித்தன என்றாலும், பின்னால் விஞ்ஞானிகள், தொழில் மேதைகள் இத்தொழிலின் வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் உதவினர். நாளடைவில் நியூகேசிலும், ஷெப்பீல்டும் கூரான கருவிகட்கும், தெற்குவேல்ஸ் பகுதித் தகட்டுச் சாமான் களுக்கும் உற்பத்தி இடங்களாயின. 18-ம் நூற்றாண்டில் இத்தொழில் வெகுவேகமாக வளர்ந்தது. இதன் வளர்ச்சி விவரமாகத் தனி அதி காரத்தில் விளக்கப்பட்டுள்ளது. உயர்ரக இரும்பு, எஃகு உற்பத்தி துவங்கியதும் தொழில்துறையில் பெருவாரியாக உபயோகப் படுத்தப் பட்டுத் தொழில்களின் வளர்ச்சிக்கு அடிகோலியது.

பிரிட்டன் தற்போது எஃகு உற்பத்தித் தொழிலில் ஐந்தாவது இடத்தைப் பெற்றுள்ளது. தேனிரும்பு, எஃகு அமிலஎஃகு, வார்ப்பிரும்பு போன்ற பலவகையான இரும்புப் பொருட்களை உற்பத்தி செய்கிறது. பல்வேறு திட்டங்களும். ஆராய்ச்சிக் கழகங்களும் இத்தொழில் அபிவிருத்திக்காக ஏற்பட்டுள்ளன. சுத்திகரிக்கப்படாத எஃகு உற்பத்தி 1946-ல் 12.7 மிலியன் டன்னும், 1957-ல் 21.7 மிலியன் டன்னும், 1958-ல் 23.5 மிலியன் டன்னுமாகும். தேனிரும்பு உற்பத்தி 1946-ல் 7.8 மிலியன் டன்னும், 1957-ல் 14.3 மிலியன் டன்னுமாகும். 1957-ல் இரும்பு எஃகு ஏற்றுமதியளவு 213. மிலியன் பவுனாகும். செய் பொருட்களாக உற்பத்தி (இயந்திரங்கள், கப்பல், வாகனங்கள்) 925 மிலியன் பவுனாகும். நீண்ட காலத் திட்டங்களின்படி அபிவிருத்தி நடைபெற்று வரும் இத்தொழிலில் 1957-ல் 4, 60,000 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். 1668-ல் 4,41 000 பேர் இத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளனர். 1968-ல் 4,41,000 இத்தொழிலில் ஈடுபட் டுள்ளனர். 1968-ல் சுத்திகரிக்கப்படாத எஃகு உற்பத்தி 25.9 மிலியன் டன்னும், தேனிரும்பு உற்பத்தி 16.4 மிலியன் டன்னுமாகும். அதில் ஏற்றுமதியான இரும்புப் பொருட்களின் மதிப்பு 266 மிலியன் பவுனாகும். ஐக்கியநாடுகள், ஸ்வீடன், ஸ்பெயின் ஆகியவையே இப்பொருட்களை அதிகம் பெறும் நாடுகளாகும். உற்பத்தியில் ஈடுபட்டுள்ள பகுதிகளில் முக்கியமானவை வடகிழக்கு இங்கிலாந்து, ஷெப்பீல்ட் ஸ்காட்லாந்து, லிங்கன்ஷயர், லங்கா ஷயர், ப்ளண்ட்ஷயர் ஆகும். தென்வேல்ஸ் தகட்டுப் பொருட் களான எஃகுத்தகடு, தகடுகளையும், வடகிழக்கு ஸ்காட்லாந்து பகுதிகள் கனரக எஃகுப் பொருட்களையும் உற்பத்தி செய்கின்றன.

கப்பல் கட்டும் தொழில் பல நூற்றாண்டுகளாகவே பிரிட்டனில் நடந்து வரும் முக்கியத் தொழிலாகும். அதன் இருப்பிட அமைப்பு

அத்தொழிலை ஆதித்தொழில்களில் ஒன்ருக்கியது. ஆனாலும் நவீன கப்பல் கட்டும் தொழில் பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் மத்தியிலேயே துவங்கியது எனலாம். இரும்பு, எஃகால் ஆன கப்பல்கள், நீராவியால் இயக்கம் பெற்றவுடன் பழைய மரக்கப்பல்கள், பாய்க் கப்பல்கள், தங்கள் சிறப்பை இழந்தன. நவீன கப்பல்களைப் பிரிட்டனே ஏற்படுத்தித் தந்தது. அதன் பழைய கப்பல்களைப் பிரித்துக் கட்டப்பட வேண்டியதாயிற்று. 1890 முதல் 1913 வரை உலகின் பாதிக்கு மேற்பட்ட கப்பல்களைப் பிரிட்டனே கட்டித் தந்தது. 1920 வரை 2 மிலியன்டன் எடையளவு கப்பல்களைக் கட்டியது. 1945-லிருந்து சேதமடைந்த போர்க்கப்பல்கள், வாணிபக்கப்பல்களைப் பழுதுபார்த்து வந்தது. வளர்ந்து வந்த இரும்பு எஃகுத் தொழில் கப்பல் கட்டும் தொழிலின் வளர்ச்சிக்குச் சாதகமாகவே அமைந்திருந்தது. கப்பல் உறுப்புக்களை உண்டாக்கும் தொழிலும் "கடல்செல் பொறியியல் தொழிலும்" [Marine Engineering Industry] பெரிதும் வளர்ந்தன.

1945-முதல் 57 வரை பிரிட்டிஷ் கப்பல் கட்டும் தளங்களில் 15 மிலியன் டன்னுக்கும் அதிகமாகக் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. அதில் 4 மிலியன் டன் அளவு கப்பல்கள் வெளிநாட்டினருக்காக ஆகும். 1957-ல் ஏற்றுமதிக்காகக் கட்டப்பட்ட கப்பல்கள் படகுகள் 79 மிலியன் பவுன் மதிப்பாகும். 1958 முதல் 1968 வரை பிரிட்டனின் வியாபாரக் கப்பல்களின் மொத்த டன் எடை [Gross tonnage; Gross ton=100 cubic feet] 20·3 மிலியனிலிருந்து 21.9 மிலியனாக உயர்ந்தது. பிற நாடுகளில் இது (ஐக்கியநாடுகள் தவிர்த்து) 84 மிலியனிலிருந்து 165 மிலியனாக உயர்ந்துள்ளது. 1959-க்குப்பின், பிரிட்டனின் கப்பல் தொழிலில் கொடுப்பல் நிலை 1965 வரை பாதகமாகவே இருந்தது, ஆனால் 1965-ல் அது 61 மிலியன் உபரியாக ஆனது. 1968-ல் அந்நிய நாணயச் செலாவணியில் 260 மிலியன் பவுன் கப்பல் தொழிலின் பங்காகும். 1967-லிருந்து கப்பல் கட்டும் நிறுவனங்களுக்கு அரசு கடன் வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை உருவாக்கியது. 1969-ல் அட்லாண்டிக் பெருங்கடல் வழிகளில் செல்ல மிகப்பெரிய பயணிகள் கப்பல் 'இராணி எலிசபெத் IIம்', 'ஓரியனு' 'கான்பெர்ராவும்' 1960, 61-லும் உருவாக்கப்பட்டன. பயணிகள் கப்பல், சரக்குக் கப்பல், எண்ணெய்க் கப்பல் ஆகிய பலதரப்பட்ட கப்பல்கள் பிரிட்டனுக்காகவும், வெளிநாடுகளுக்காகவும் பிரிட்டனின் தளங்களில் கட்டப்படுகின்றன.

இத்தொழிலில் உலகில் நான்காவது இடத்தைப் பெற்றுள்ள பிரிட்டன் 1968-ல் 18 எண்ணெய்க் கப்பல்களையும், 25 சாதாரணக்

கப்பல்களையும் 11 சரக்குக் கப்பல்களையும் தயாரித்துள்ளது. மேலும் பல நாடுகளிலிருந்து பலவகையான கடல்செல் வாகனங்களைத் தயாரிக்க வேண்டுகோட்களைப் (orders) பெற்றுள்ளது. கப்பல் பழுது பார்த்தல். கடல்செல் வாகனப் பொறிகள் (Maritime Engines) தயாரித்தல் முதலியவைகளும் நடைபெறுகின்றன. இவற்றிற்கு வசதியாகக் கப்பல் துறைகளும், கப்பல் கட்டும் தளங்களும் நவீன அமைப்புக்களுடன் கட்டப்பட்டுள்ளன. இத்துறை "வாணிபக் கழகத்தின்" மேற்பார்வையில் உள்ளது. இத்தொழில் பற்றி மேலும் விபரங்கள் தனி அத்தியாயத்தில் தரப்பட்டுள்ளன. பிரிட்டனில் கட்டப்படும் கப்பல்களில் நான்கில் மூன்று பங்கு ஸ்காட்லாந்தைச் சேர்ந்த கிளைட், இங்கிலாந்து நாட்டின் வடகிழக்குத் துறைகள். வடமேற்குத் துறைகள், பெல்பாஸ்ட் ஆகிய இடங்களிலேயே கட்டப்படுகின்றன. இவற்றில் போர்க்கப்பல்கள், வியாபாரக் கப்பல்கள், பிரயாணிக் கப்பல்கள், எண்ணெய்க் கப்பல்கள், சிறு நீராவிப்படகுகள், மீன் பிடிக்கும் கப்பல்கள், சிறு படகுகள் கட்டவும், பழுதுபார்க்கும் வசதிகளும் உள்ளன. வெளிநாடுகட்கும் இங்கு கப்பல்கள் கட்டப்படுகின்றன. பற்ற வைப்பது, பளுதூக்குவது போன்றவற்றில் பெரும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டதும் பல கடினமான வேலைகள் குறைக்கப்பட்டதால் இத்தொழில் வெகுவாக முன்னேறிற்று. பிரிட்டிஷ் கப்பல்கட்டும் ஆராய்ச்சிக்குழு, (BSRA) அணுசக்தி ஆணைக்குழு போன்றவைகள் அணுவிசைக் கப்பல்களைக் கட்டத் திட்டமிட்டு இத்தொழில் அபிவிருத்திக்குப் பெரிதும் உதவுகின்றன. பிரிட்டனின் இத் தொழிலுக்கு அகில உலக அரங்கில் கடும்போட்டி இருந்தே வந்தது; வருகிறது. குறிப்பாக, ருஷ்யா, அமெரிக்கா, ஜப்பான் கப்பல்கட்டும் தொழிலில் அணுவிசைக் கப்பல்கள் மூலம் போட்டியை ஏற்படுத்தி வருகின்றன.

இங்கிலாந்தின் பழந்தொழில்களில் தோல் பதனிடுதலும் ஒன்று. தோல் பதனிடும் தொழிற்சாலைகள் பல இடங்களில் ஏற்பட்டிருப்பினும் மிக முக்கியமானவை லங்காஷயர், யார்க்ஷயர், செஷயர், வடக்கு மிட்லண்ட், இலண்டன் பகுதிகளாகும். பலரகத் தோல்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய கனரகத் தோல்கள், பட்டைகளிலிருந்து காலணிகள், கையுறைகள், உடுப்புக்கள், நாகரிகப் பெட்டிகள் தயாரிக்கத் தேவையான உயர்ரகத் தோல்வரை தயார் செய்யப்படுகின்றன. 1957-ல் இதன் ஏற்றுமதி 14.9 மிலியன் பவுன் மதிப்பாகும். பெரும் பகுதி வட அமெரிக்காவுக்கு அனுப்பப்பட்டது. உலகிலேயே தோல் ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகளில் பிரிட்டன் மிக முக்கியமானதாகும். 1968-ல் 12000 டன் காலணி அடிகளும் (Soles), கனத்த தோலும், 435 மிலியன்

சதுர அடி உயர்ரகத் தோலும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. அதன் ஏற்றுமதி 28.2 மிலியன் பவுன் மதிப்பாகும். இவற்றை ஐக்கிய நாடுகள், கனடா, ஜெர்மானியக் குடியரசு பெருவாரியாக இறக்குமதி செய்துகொண்டன. தோல் உற்பத்தியாளர் ஆராய்ச்சிச் சங்கம் (Leather Manufacturers' Research Association) பதனிடும் முறைகளில் அபிவிருத்தி செய்து தயாரிக்கப்படும் தோலின் தரத்தை உயர்த்த ஆராய்ச்சிகள் செய்து உதவுகிறது.

காலணிகள் தயாரிப்பதில் பிரிட்டன் உலகிலேயே மூன்றுவது இடத்தைப் பெற்றுள்ளது. இத்தொழிற்சாலைகள் நாட்டின் பல இடங்களில் உள்ளன எனினும், குறிப்பிட்ட சில வகையான காலணிகள் சில இடங்களிலேயே தயாரிக்கப்படுகின்றன. லங்காஷயரில் உள்ள ரோசன்டேல் பகுதியில் (Rossandale Valley Region) ஸ்லிப்பர்கள் (Slippers) எனும் காலணிகளும்; பிரிஸ்டலில் சுரங்கத்தொழில், விவசாய ஊழியர்கட்குத் தேவையான கனத்த காலணிகளும், லீசெஸ்டரில் பெண்கள், சிறுமிகளுக்கான காலணிகளும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. காலணிகள், "துணைத் தொழில் வர்த்தக ஆராய்ச்சிக்கழகம்" (The Shoe and Allied Trades Research Association) உலகப் புகழ்பெற்றதாகும். 1957-ல் 143 மிலியன் ஜோடிகளைத் தயார் செய்தது. 11.2 மிலியன் பவுன் பெறுமதிச்சரக்குகளை ஏற்றுமதி செய்தது. 1968-ல் 201 மிலியன் ஜோடிகளைத் தயாரித்தது. 26.1 மிலியன் பவுன் பெறுமதிப் பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்தது. பெரும்பகுதி கனடா, ஐக்கிய நாடுகள், ருஷ்யா ஆகிய நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

செங்கல் செய்யும் தொழில் ரோமானியர்களால் இங்கிலாந்தில் துவக்கம் பெற்ற ஒரு மிகப் பழைமையான தொழிலாகும். இதில் சுமார் 2000 வகையான கட்டிடத்துக்கான செங்கற்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. பல்வேறு சிறு நிறுவனங்கள் கைகளாலும், சில இயந்திரங்களாலும் செங்கற்களைத் தயார் செய்கின்றன. கூரைக்கான ஓடுகள், புகைப் போக்கிகள், சுட்ட மண் சாமான்கள், ஊது உலைகளில் சூடு தடுக்கும் பொருட்களையும் தயாரிக்கின்றன. இத்தொழில் உலகில் மிகச் சிறந்ததாகப் பிரிட்டனில் நடைபெறுகிறது. 1957-ல் 7000 மிலியன் செங்கற்களையும் 1968-ல் 7464 மிலியன் செங்கற்களையும் உற்பத்தி செய்தது. இவை பெட்போர்டு, பீட்டர்பரோ பகுதியிலும் அதிகம் செய்யப்படுகின்றன. சூடு தடுப்பான் (Refractory goods) எனப்படும் பொருட்கள் ஊது உலைகட்கும், எஃகு உலைகட்கும், உலோக உலைகட்கும், சீனக்களிமண், கண்ணாடி இரசாயனப் பொருட்கள் தயார் செய்யவும், அணுசக்தித் தயாரிப்பு, ஜெட்விமான இயக்கத்திற்கும் தேவைப்படுகிறது.

செங்கற்கள், சிலிகா செங்கல், மக்னசைட் செங்கல், குரோம் மக்னசைட் செங்கற்களும் இவற்றுக்காகத் தயாரிக்கப்படுகின்றன. உள்நாட்டுக்கும் ஏற்றுமதிக்கும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. இத்தொழில் நடைபெறும் முக்கிய இடங்களாவன: மிட்லண்ட, மேற்கு யார்க்ஷயர், வடகிழக்கு இங்கிலாந்து, ஸ்காட்லாந்து, வேல்ஸ் ஆகும்.

மட்பாண்டங்கள் தயாரிக்கும் தொழில் பிரிட்டனின் ஆதிகாலக் கைத்தொழிலாகும். ரோமானியர்கள் வருகைக்கும் முந்தியத் தொழிலாகும் இது. இதற்கான கச்சாப்பொருட்கள் சீனுக்களி உருண்டைக்களி, சீனுக்கல் போன்றவை டெவன், கார்ன்வால். போன்ற இடங்களில் மிகுதியாகக் கிடைக்கின்றன. இத்தொழில் மிகுதியாக ஸ்டோக் ஆண்ட்ரன்ட் (Stoke-on-Trent) பகுதியில் உள்ள முக்கிய மான நகரங்களான ஸ்டோக், பெர்ஸ்லம், டன்ஸ்டால், ஹார்ன்லி, ஃபென்டன், லாங்டன் ஆகியவற்றில் நடைபெறுகிறது. இவை தவிர சில தொழிற்சாலைகள் வொர்ஸ்டர், டர்பி, பிரிஸ்டல், பூல் ஆகிய இடங்களிலும் உள்ளன. இங்கு சீனு, மட்பாண்டங்கள், கற்பாண்டங்கள், ஜெட், ராக்கிங்ஹாம், (ஜெட், ராக்கிங்ஹாம், என்பன காபி, தேயிலைக் குவளைகளுக்காவன) பளபளப்பான ஓடுகள், சுகாதாரத் திட்டங்களுக்கான பொருட்கள் (Sanitary ware) ஆய்வகச் சாமான்கள், மின்துறை, தொழில்துறைச் சாமான்கள் எனப் பல வகையாகத் தயாரிக்கப்படுகின்றன. அவற்றில் மிகப் புகழ் வாய்ந்த மட்பாண்டங்கள் வெட்ஜ்உட், ஸ்போட், ராயல்வொர்ஸ்டர், ராயல் டால்டன் மின்டன் கோல்போர்ட், ராயல் க்ரளன், டெர்பி ஆகும். 1957-ல் 29 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள உற்பத்திப் பொருட்களில் 13 மிலியன் பவுன் சாமான்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1968-ல் 48.5 மிலியன் பவுன் பெருமதிச்சாமான்கள் தயாரிக்கப்பட்டதி 20.6 மிலியன் பவுன் சாமான்கள் ஏற்றுமதியாயின. ஐக்கிய நாடுகள், கனடா, இவற்றை வாங்குகின்றன. நவீனச் சாதனங்கள் புகுத்தப் பட்டு இத்தொழில் பெருகி வருகிறது. சிமிட்டி, (Cement) உற்பத்தி ஜோசப் ஆஸ்ப்டின் (Joseph Aspdin) என்பவரால் கண்டுபிடிக்கப் பட்டு 1824-ல் உரிமை பெறப்பட்டது. இங்கிலாந்தில் மிகுதியாகப் போர்ட்லண்ட் (Portland) சிமிட்டி தயாரிக்கப்படுகிறது. இதன் தயாரிப்பு தொடர்ந்து ஆராய்ச்சி, அபிவிருத்திக்குட்பட்டு வருகிறது. போருக்குப்பின் கட்டிடப் பெருக்கத்தின் காரணமாக, இத்தொழில் வளர்ச்சியடைந்துள்ளது. இது முக்கியமாகக் கென்டில் உள்ள டார்ட்போர்டு—கிரேளசென்ட் மாவட்டங்களில் நடைபெற்று வருகிறது. 1938-ல் 7.7 மிலியன் டன்னும் 1968-ல் 17.6 மிலியன் டன்னும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டுள்ளது.

காகிதத்தொழில் பிரிட்டனில் 1678 வரை ஏற்படவில்லை என்றாலும் 1492லேயே காகிதம் செய்யப்பட்டது என்பதற்கான ஆதாரங்கள் காட்டப்படுகின்றன. ஐரோப்பாவிலேயே பிரிட்டிஷ் காகிதம், அட்டைத் தொழில் பெரிதாகும். காகிதத் தொழிலுக்கு மரக்கூழ், எஸ்பார்டோ புல், வைக்கோல் ஆகியவையும், ஹெப், பிளாக்ஸ், சணல் ஆகியவற்றின் கழிவுகளும், கந்தல்கள், கழிவுக் காகிதங்கள் போன்றவைகளும் உபயோகப்படுத்தப்படுகின்றன. 1957-ல் 3.4 மிலியன் டன் காகிதப் பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யப் பட்டன. இதில் செய்தித்தாள் காகிதம் பெரும்பகுதியாகும். 1966-ல் ஸ்காட்லாந்தில் வில்லியம் கோட்டையில் பெரும் காகித ஆலை ஒன்று திறக்கப்பட்டது. இது தவிர பெரிய, சிறிய காகித ஆலைகள் பல உண்டு. 1968-ல் மட்டும் அட்டை, அட்டைப் பெட்டிகள் 118.8 மிலியன் டன் விற்பனை செய்யப்பட்டன. காகிதப் பொருட்கள் பெரும்பாலும் ஆஸ்திரேலியா, தென்னாப்பிரிக்கா, நியூசிலாந்து, இந்தியா, அயர்குடியரசு ஆகிய நாடுகட்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. இரண்டாம் உலகப் போரின்போது சேதமுற்ற ஆலைகள் பல புதுப்பிக்கப்பட்டபின் விசாலமான வளர்ச்சி பெற்று உற்பத்திப் பெருக்கத்தில் வேகம் பெற்றுள்ளது. காகிதம், அட்டை, அச்சு, அடைக்கும் அட்டைத் தொழில் ஆராய்ச்சிக் கழகம் (Research Association For Paper and Board, Printing and Packaging Industries) பல ஆராய்ச்சிகளைச் செய்து தொழிலபி விருத்திக்குப் பெரிதும் உதவுகிறது. உலகிலேயே 302 அங்குல அகல அச்சுக்காகிதம் தயாரிக்கும் பெரும் இயந்திரசாலை பிரிட்டனில் உள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது.

உலகிலேயே பிரிட்டிஷ் இரப்பர்த்தொழில் மிகப்பழமையானது. 1819-ல் ஹான்காக் என்பவர் (Hancock) இலண்டனில் முதலில் வாணிப நோக்குடன் இரப்பர் தொழிற்சாலையை அமைத்தார். நீர்புகா உடைகளை மாசின்டோஷ் (Macintosh) என்பவர் தயாரித்தார். 1888-ல் ஸ்காட்லாந்தியரான டன்லப் (Dunlop) என்பவர் ரப்பர் டியூபுகள், டயர்களையும் (Tubes and Tyres) தயாரித்தார். அவை இரப்பர் தொழிலில் பெரும் பகுதியான உற்பத்திப் பொருட்களாகத் தற்போது உள்ளன. பிரிட்டிஷ் இரப்பர் தொழில் நிறுவனங்கள் பலவாறான இரப்பர் பொருட்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. மெல்லிய இரப்பர், லாட்டக்ஸ் நுரை இரப்பர், மேலும் இரப்பர் காலணிகள், பட்டைகள், கேபிள் எனும் கம்பிகள், குழாய்கள், நூல் ஆகியவற்றையும் தயாரிக்கின்றன. ஐக்கிய நாடுகட்கு அடுத்து இரப்பர் தொழில் அதிக அளவில் பிரிட்டனிலேயே நடைபெறுகிறது. சுமார் 800 தொழிற்சாலைகள் பிரிட்டனில் உள்ளன. அவை 1957-ல் 2,39,000 டன் இரப்பரை

உபயோகித்து இரப்பர் பொருட்களைத் தயார் செய்தன. 42 மிலியன் பவுன் பொருட்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1968-ல் உபயோகிக்கப்பட்ட 4 25,000 டன் இரப்பரில் செயற்கை இரப்பரும் அடங்கும். 61.2 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பொருட்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. அவற்றில் டயர்கள், டியூபுகள், கை உறைகள் காலணிகளும் அடங்கும். ஸ்வீடன், டென்மார்க், ஆஸ்திரேலியா, ஐக்கிய நாடுகள் பெருவாரியாக வாங்கும் நாடுகளாகும். 1958-ல் அனைத்துலகச் செயற்கை இரப்பர் நிறுவனத்தொழில் (International Synthetic Rubber Company) சௌத்தாம்டன் அருகில் ஃபாலி (Fawley) எனும் இடத்தில் நிறுவப்பட்டது. பிரிட்டிஷ் இரப்பர் தயாரிப்பு ஆராய்ச்சிக் கழகத்தின் ஷ்ரூஸ்பரி ஆய்வகம் (Shrewsberry Laboratories of the Research Association of British Rubber Manufacturers இத்தொழிலில் அபிவிருத்தி ஏற்பட உதவுகிறது.

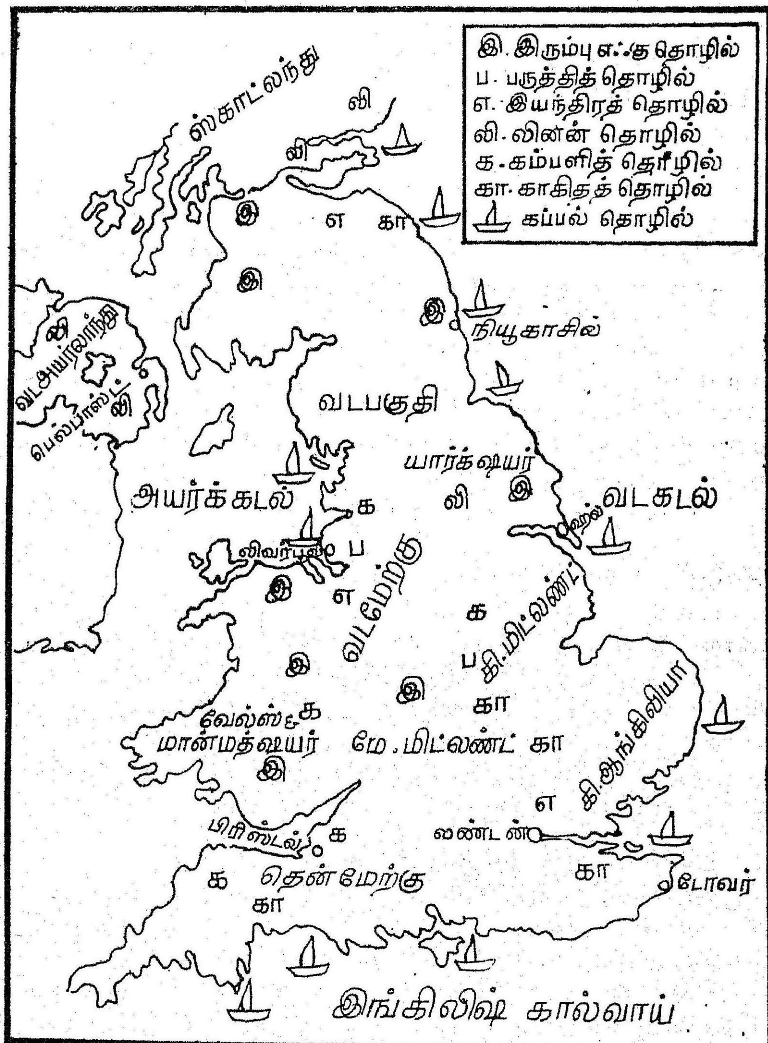
பிரிட்டனில் பெட்ரோலியத்தொழில் 1850-ல் ஏற்பட்டதாகும். டெர்பி நிலக்கரி வயல்களில் கிடைத்த இயற்கைக் கனிப்பொருள் எண்ணெயிலிருந்து விளக்கெரியும் எண்ணெய், மசகெண்ணெய் (Lubricants) முதலியவற்றை கிளாஸ்கோவைச் சேர்ந்த விஞ்ஞானி டாக்டர் ஜேம்ஸ்யங் என்பார் முதன்முதலில் உற்பத்தி செய்வதில் வெற்றி பெற்றார். சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய் எடின்பர்க்கில் உள்ள பம்ஃபர்ஸ்டோன் எனுமிடத்தில் எடுக்கப்பட்டது. 1957-ல் 9,02,000 டன் எண்ணெய் தயாரிக்கப்பட்டது. சுத்திகரிப்பின், போது 67,000 டன் துணைப் பொருட்கள் கிடைத்தன· நாட்டிங்ஹாம்ஷயரில் இரு எண்ணெய் வயல்களும், லீஸ்டரில் ஒன்றும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. 8958-ல் மேலும் பல ஏற்பட்டன. சூயஸ் தகராறு ஏற்பட்டதும் மோட்டார் எண்ணெய் ; பிற எண்ணெய்கள் பங்கீட்டு முறையில் விநியோகிக்கப்பட்டது. உள் நாட்டுத் தேவைகட்கே பற்றாத நிலையில் இந்த எண்ணெய்ப் பொருட்கள் இறக்குமதி செய்யப்படுகின்றன.

தற்போது கச்சா எண்ணெய் சுமார் 80,000 டன் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றது. வடகடல் பகுதிகளில் 1964-ல் ஏற்பட்ட "கண்டத்திட்டுச் சட்டப்படி (Continental Shelf Act 1964) எண்ணெய் கிடைக்கும் இடங்களைக் கண்டுபிடிக்க ஏற்பாடுகள் நடைபெற்று வருகின்றன. டச்சு எண்ணெய் நிறுவனங்களுடன் பிரிட்டனும் சேர்ந்து பல நாடுகளில் எண்ணெய் உற்பத்தியைப் பெருக்க உதவி வருகிறது. எண்ணெய்ப் பற்றுக்குறையினால் ஏற்படும் நிலை இறக்குமதிகளால் சமாளிக்கப்படுகின்றது. இறக்குமதி செய்யும் நாடுகளிலேயே தற்போது சுத்திகரிப்பு செய்யப்பட்டாலும்,

பிரிட்டனிலும் பல எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள் உள்ளன. சுத்திகரிப்புப் பொருட்கள் 1948-ல் 4 மிலியன் டன்னுக இருந்தன. $25\frac{1}{2}$ மிலியன் டன்னுக 1954-லும், 40 மிலியன் டன்னுக 1960-லும், 76 மிலியன் டன்னுக 1968-லும் உயர்ந்துள்ளது. சுத்திகரிப்புப் பொருட்களில் கனப்பொருட்களாக பிரிட்டனிலிருந்து 1968-ல் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது, 149 மிலியன் பவுன் பெறுமதியாகும். எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்பு ஆலைகட்குத் துறைமுகங்களிலிருந்து எண்ணெயை அனுப்பக் குழாய்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் இத்தொழில் அபிவிருத்திக்காகப் பல அமைப்புக்கள் ஆராய்ச்சி செய்து ஆய்வுரை வழங்கி வருகின்றன.

மேற்சொன்ன பல "பழந்தொழில்கள்" நாட்டுப்புறங்களிலும் நகர்ப்புறங்களிலும் நடைபெற்று வந்தன. ஒவ்வொன்றும் அதன் சங்கங்களாலும், அவற்றின் இணைப்புக்களாலும் பாதுகாக்கப்பட்டு வந்தன. இச்சங்கங்கள் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டு இயந்திரங்களால் உற்பத்தி ஆரம்பிக்கப்படும் வரை இத்தொழில்களின் மீது ஆதிக்கஞ் செலுத்தியும், கட்டுப்பாடுகள் செய்தும் வந்தன. எல்லா நகரங்களிலும் மேற்சொன்ன தொழில்கள் தவிர, தச்சுத் தொழில், கொல்லுவேலை, கட்டிடம் கட்டும் தொழில், பூட்டுத் தயாரித்தல் போன்ற தொழில்களைப் பல கைத்தொழிலாளர்கள் செய்தே வந்தனர்.

தொழில் வளர்ச்சியும், வாணிபத்தில் செல்வநிலையும், நாளடைவில் நகரங்களில் பொருளாதார மாற்றங்களையும் ஏற்படுத்தின. முதலில், துணித்தொழிலில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் சமூகத்திலும் பொருளாதாரத்திலும் பல அடிப்படை மாற்றங்களை ஏற்படுத்தின. கைவினைஞர்கள் தரமான கூலி கிடைக்குமிடங்களுக்குச் சென்றனர். வெளிநாட்டுக் கைவினைஞர்கள் எங்கெல்லாம் வரவேற்கப்பட்டனரோ அங்கெல்லாம் சில தொழில்கள் சிறந்தன. அதன் பின்னரே அத்தொழில்கள் வளர்ச்சியடையத் துவங்கின. மக்கட் பெருக்கம், தேவைப்பெருக்கம் ஏற்பட்டன. உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலும் அங்காடித் தேவைகள் உணரப்பட்டு வாணிபப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. பழமைக் கொள்கைகள் மீறப்பட்டன. புதுமைக் கருத்துக்கள் பரவலாகக் காணப்பட்டன. அதனடிப்படையில் நெசவு, நிலக்கரி, இரும்பு, கப்பல் கட்டுதல் போன்ற பெருந்தொழில்களில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டன. இத்துறைகளில் அறிவியல் அறிஞர்கள் புதியது புனைந்தனர். அவை தொழில் வளர்ச்சியின் வேகத்தை முடுக்கிவிட்டன. அவ்வேகத்துக்கு இணையாக நாட்டில் அரசியல் அமைதி, முதல் திரட்சி, போக்குவரதது அபிவிருத்தி ஏற்பட்டுத் தொழில்புரட்சியில் பிரிட்டனை



[உதவியவர் – அண்ணாமலை] படம் – 3

இறக்கிவிட்டது. எனவே தொழில் துறையில் புது அத்தியாயம் துவங்கியது. அதன் விளைவாகப் புதுத் தொழில்கள் துவங்கின. அல்லது பழந்தொழில்களில் அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டன. ஆவ்வாறு ஏற்பட்ட அபிவிருத்திகளின் காரணமாக பழந்தொழில் மேலும் விரிவடையும் போது அவற்றிலிருந்து பல துணைத்தொழில்கள் (Subsidiary Industries) புதுத்தொழில்களாக ஏற்பட்டன.

உலகிலேயே இங்கிலாந்துதான் முதன் முதலில் தொழில் மயாமான நாடாகும். விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருப்பது ஒரு நபர் என்றால் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பது பதினேறு பேராகும். தொழில் அபிவிருத்திக்கு அடிப்படையாக நிலக்கரி, இரும்பு அருகில் கிடைத்தது. பின்னை நாட்களில் நிலக்கரிக்குப்பதில் மின்சக்தி, அணுவிசை ஏற்பட்டதும் தொழில் வளத்துக்கு முக்கிய கர்ரணம் ஆகும். அரசின் தொழில் ஊக்கக் கொள்கையும், தொழில் ஒழுங்கு முறைகளும் மேலும் மேலும் பல விடங்களில் தொழில் பரவலாக ஏற்பட உதவுகின்றன. ஏற்கெனவே உள்ள தொழில் மையங்களைத் த்விர, அபிவிருத்திப் பிரதேசங்களாக (Development Arcas) நான்கு பகுதிகளைப் பிரிட்டன் ஏற்படுத்தித் தொழில் சீராகவும் பரவலாகவும் வளர ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

தொழில் அமைவிடங்கள் :

உலகில் சிறந்த் தொழில் நகரமும், வாணிப நகரமும், வங்கிகள் உள்ள இடமுமான இலண்டனில் துணி, உணவு உற்பத்தியும், அச்சடித்தல், படத்தயாரிப்பும் (Film), தளவாடங்கள், (Furniture) கலைப்பொருட்கள், நுட்பமான கருவிகள் தயாரிப்பும் நடைபெறுகின்றன. சிறு சிறு நிறுவனங்கள் இங்கு அதிகமாகும். லேசான, கனரக இயந்திரங்களும், ரசாயனப் பொருட்களும் பரவலாக இங்கு உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

மிட்லண்டில் (Midlands) உலோகப் பொருட்கள், கனரக மின் இயந்திரங்கள், வாகனங்கள், அணிகலன்கள், இரப்பர் பொருட்கள், வீட்டுக்கான பாத்திரங்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. வடஸ்ராட் போர்ட் ஷயரில் மட்பாண்டங்கள், சீனக் களிமண் பாண்டங்கள், உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. தவிர முக்கிய நிலக்கரிச் சுரங்கங்களும் உள்ளன. லீஸ்டர், கவன்ட்ரி, ரக்பி, டெர்பி, நாட்டிங்ஹாம் ஆகியவை முக்கியத் தொழில் நகரங்களாகும்.

யார்க்ஷையர் பகுதிகளில் முக்கியமாகப் பிராட்போர்டு, ஹாலிபாக்ஸ், ஹாட்டர்ஸ்பீல்ட் ஆகிய இடங்கள் கம்பளித் தொழில், வூர்ஸ்டட் தொழிலுக்குப் பெயர் போனவை. லீட்ஸ் நகரம்

துணித்தொழிலுக்கும், பொறியியல் கருவிகளுக்கும் மிகச்சிறந்த விடமாகும். யார்க் நகரம் சாக்லேட்டுகள் மற்றும் இனிப்பான மிட்டாய்கள் தயாரிக்கிறது. ஷெப்பீல்ட் உயர்ந்தரக எஃகில் வெட்டுக் கருவிகள், தகடுகள், கருவிகள் தயாரிக்கவும், கனரகப் பொறியியல் சாதனங்களையும் தயாரிக்கிறது. ஹல் உலகில் உள்ள பெரும் மீன்பிடித்துறைகளில் ஒன்றாகும்.

தென்கிழக்கு லங்காஷையரில், மான்செஸ்டர் பருத்தித் தொழிலுக்குப் பெயர்போனது. அந் நகரத்தைச் சுற்றிலும் நூல் நூற்பு செய்யப்பட்டு, வடக்கில் உள்ள பிரஸ்டன், பர்ன்லி, நெல்சன், பிளாக்பர்ன், கோலன் ஆகிய இடங்களில் நெசவு செய்யப் படுகிறது. பிரிட்டனில் உள்ள முக்கியமான தொழில் நகரங்களில் ஒன்றான மான்செஸ்டரில் மின்சார, கனரக இயந்திரங்களும், சாயப் பொருட்களும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. மான்செஸ்டர் நாவாய் வழி மெர்சிசைட்டையும் மான்செஸ்டரையும் இணைப்பதால் வாணிபம் நன்கு நடைபெற உதவுகிறது. அக்கால்வாய் முக்கிய தொழில் நகரங்களான, வாரிங்டனின் உலோகப் பொருட்களையும், விட்னஸில் ரசாயனப் பொருட்களையும், எல்ஸ்மீர் எண்ணெயையும், ஏற்றிச் செல்லப் பெரிதும் உதவுகிறது. இலண்டனுக்கு அடுத்தபடியாகப் பெரும் தொழில் நகரமான லிவர்பூலில் உணவுப் பதனப் படுத்தும் தொழில் நடைபெறுகிறது. கப்பல் கட்டுதலும், பழுது பார்த்தலும் இங்கு முக்கிய வேலைகளாகும்.

தெற்கு வேல்ஸில் நீராவிக்கான நிலக்கரியும், ஆந்த்ரசைட்டும் (Anthracite) உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. எஃகு, தகரம் புது முறைகளில் தயாரிக்கப்படுகிறது. அங்கு நுகர்வுப் பொருட்கள் அதிமாகத் தயாரிக்கப்படுகின்றன. வேலையின்மையைக் குறைப் பதற்காகப் பல்வேறு தொழில்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. ப்ளாஸ்டிக், ரசாயனப் பொருட்கள், துணிகள், விமானக் கருவிகள், மின்கருவிகள் போன்றவைகளின் தயாரிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டுள் ளன.

டைன்—டீப்பகுதிகளான நார்த்தம்பர்லாந்து, டர்ஹாம் ஆகிய பிரதேசங்களில் நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் மிகுதியாக உள்ளன. அதன் காரணமாக இரும்பு எஃகுத் தொழில் அதிகம் நடைபெறு கிறது. கப்பல் கட்டுதலும், பழுதுபார்த்தலும் அவ்விடங்களில் செய்யப்படுகின்றது.

மிட்ஸ்காட்லாந்துப் (MidScotland) பகுதிகளில் முக்கியமான "க்ளைட்சைட்" எனுமிடத்தில் கப்பல் கட்டும் தளம் உண்டு, அப் பகுதியில் லோதியன்ஸ், பிப்லானூர்க் ஆகியவற்றில் நிலக்கரிச்

சுரங்கங்கள் இருப்பதால் கப்பல் தொழில் விருத்தியடைந்துள்ளது. இதில் கிளாஸ்கோ மிகவும் முக்கியத்துவம் அடைந்துள்ளது. வட அயர்லாந்தில் பெல்பாஸ்ட் சிறந்த கப்பற்கட்டும் தளமாகும். அது தவிர கயிறு, சட்டை உற்பத்தி, லினன் தயாரிப்பு நடைபெறுகிறது.

பிற முக்கிய நகரங்களான லிங்கன்ஷயரில் உள்ள, ஸ்கன்தோர்ப், நார்த்தம்டன்ஷையரில் உள்ள கார்பி, எஃகு உற்பத்தி இடங்களாகும் பிட்டர்பரோ பொறியியல் கருவிகள் தயாரிப்பு இடமாகும். தென் மேற்கு இங்கிலாந்தில் உள்ள பிரிஸ்டல் பெரும் துறைமுகமாகும். அங்கு விமானங்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. புகையிலை, மிட்டாய்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. ஸ்காட்லாந்தில் உள்ள டன்டி சணல் தொழிலுக்குச் சிறந்த இடமாகும்.

இத்துணையளவு தொழில்கள் சிறப்பாக அமைந்துள்ள இங்கிலாந்தில் வருங்காலத்தில் தொழில்கள் ஒரே இடத்தில் குறிப்பிட்ட தொழில்கள் குவியாதவாறு பாதுகாக்கவும், தொழில் அமைவிடங்களை ஒழுங்குபடுத்தவும், தொழில்களைச் சீராக்கவும் அரசு பல முயற்சிகளை எடுத்துக்கொண்டது. 1947-ல் ஏற்பட்ட நகர, நகர்ப்புற அமைப்புச் சட்டம் (Town and Country Planning Acts) வாணிபக் கழகத்துக்குப் பல அதிகாரங்களை வழங்கியது. அதனடிப்படையில் குவிந்து, நெருக்கடியாக உள்ள தொழில் நகரங்களில் மேலும் நெருக்கம் ஏற்படாமலும், நகரங்கள் சுகாதார முறைப்படி அமையவும், தொழில்கள் பரவலாக அமையவும், தொழில்கள் துவக்குமுன் பல நிபந்தனைகளை விதித்தும், அறிவுரைகளைக் கூறியும் திட்டமிட்ட தொழில் வளர்ச்சியை ஏற்படுத்த உதவுகிறது. அதைத்தவிர தொழில் வளர்ச்சி ஆலோசனைக் குழுக்களும் (Development Councils) துணையாகப் பல பணிகளைப் புரிகின்றன. நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழில், நெசவுத் தொழில் இரும்பு எஃகுத் தொழில் ஆகியவற்றில் புதிய கருவிகள், தொழில்நுட்ப முறைகள் புகுத்தப்பட்டதும், அதனால் ஏற்பட்ட ஊக்கமும் ஆக்கமும், அரசின் நடவடிக்கைகளும் அந்தந்த அத்தியாயங்களில் தெளிவுறக் கூறப்பட்டுள்ளன. அவற்றை அறிவதுடன் புதிய தொழில்களைப் பற்றி விவரமாக அறிவது பிரிட்டனில் தொழில்கள் வளர்ச்சி வரலாற்றைப் பூர்த்தி செய்வதாகும்.

புதிய தொழில்கள் (New Industries) :

கட்டிடம் கட்டும் தொழிலில் 1.6 மில்லியன் மக்கள் ஈடுபட்டுள்ளனர். புதிய கட்டிடங்கள், பழுதுபார்த்தல், மாற்றியமைத்தல், பெருவழிகள், விமான நிலையங்கள், சாக்கடைகள், நீர்த்தேக்கங்கள் துறைகள், துறைமுகங்கள், கால்வாய்கள், கடல் அரிப்புத் தடுப்புகள்

கட்டுவதும், மின்சாதன இணைப்புகள், சுரங்க வேலைக் கட்டிடங்கள், நீர்மின்சக்தித் திட்ட நிலையங்கள், தொலைபேசி நிலையங்கள் ஏற்படுத்துவதும் கட்டிடத்தொழில் மூலம் செய்யப்படுகின்றன. இத்தொழிலின் பெரும்பங்கு தனிநபர்களாலேயே நடத்தப்படுகிறது. சிறிய, பெரிய நிறுவனங்கள் பல உள்ளன. தனியார், அரசினர் இருவருமே இதில் ஈடுபட்டுள்ளனர். 1946 முதல் 1957 வரை 29,00,000 நிரந்தர வீடுகளும் 1,60,000 தற்காலிக வீடுகளும் கட்டப்பட்டுள்ளன. முதலிலேயே தயார் செய்யப்பட்ட நிர்மாண வேலைகளுக்கு உதாரணம் கிரிஸ்டல் அரண்மனையாகும் (Crystal Palace) இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின் லேசான பொருட்களைக் கொண்டு கட்டும் முறை வெகுவாக முன்னேற்றம் பெற்றுள்ளது. வீடுகள் மட்டுமின்றி பள்ளிகள், மருத்துவமனைகள் போன்றவையும் அவ்வாறே கட்டப்பட்டுள்ளன. இத்துறையினர் அணுசக்தி நிலையங்களும் கட்டுகின்றனர்.

உலகிலேயே நிர்வாகப் பொறியியலை (Civil engineering) பெருமளவு நவீனத்தொழிலாக ஆரம்பித்ததே பிரிட்டன்தான். இதன் முன்னோடிகள் ஜேம்ஸ் பிரின்ட்லே, மக்காடம், டெல்போர்டு ஜியார்ஜ் ஸ்டீபன்சன், ஜோசப்லாக் ஆகியவர்களாவர். போருக்குப் பின் பெரிதும் வளர்ச்சியடைந்துள்ள இத்தொழில், இருப்புப்பாதை, பாதாளப் பாதைகளையும் ஏற்படுத்தியுள்ளன. பல்வேறு தொழில் நிறுவனங்களுடன் ஒத்துழைத்து இத்துறை அதிகத் தொண்டாற்றியுள்ளது. வெளிநாடுகளிலும், பிரிட்டனின் தொடர்பால் இத்தொழில் துறையில் அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டுள்ளன. இந்தியா, பாகிஸ்தான், எகிப்து, கிரீஸ், உகாண்டா, துருக்கி, கானு, நியூசிலாந்து, பெரு, கனடா போன்ற நாடுகளின் அபிவிருத்தித் திட்டங்களிலும் பிரிட்டன் இத்தொழிலில் பங்குகொண்டு அரும்பணி ஆற்றி வருகிறது. இதில் நவீன அபிவிருத்திகளாவன:- மண் தோண்ட, இடங்களை மட்டமாக்க இயந்திரங்கள், சாலையமைப்பில் புதுமுறைகள், மின் இணைப்புக்கள், பாலங்கள் கட்டுவதில் புதுமுறைகள், உறுதியான காங்கிரீட் கட்டிட உபகரணங்கள் தயாரித்தல் ஆகியவையாம். 1968-ல் 4520 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள கட்டுமான வேலைகளை முடித்துள்ளன. உலக வங்கியின் ஆலோசகராக விளங்கும் பிரிட்டிஷ் நிறுவனம் உலகிலேயே, பெரிய சிந்துப்பகுதி பாசனத்திட்டத்தைக் கவனித்து வருகிறது. பாகிஸ்தானின் மங்களா அணைக்கட்டும் இதில் அடங்கும். சவுதி அரேபிய டாமம் துறை, லிபியா அரசுக்கான பல்கலைக்கழகமும் இவற்றில் முக்கியமாகும். 1969-ல் பிரிட்டனிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கட்டுமான திட்டங்களாவன. இரானுக்கு வாயு உற்பத்தித் திட்டம், பாரசீக-குடாவில் டுபாய் விமான

நிலையம், உகாண்டா, சாம்பியாவில் பாலங்கள் கட்டுதல், பிரிட்டிஷ் ஹொண்டுராஸ் தலைநகர் அமைத்தல், உகாண்டாவில் மருத்துவ மனைகள் கட்டுதல் ஆகும். சுமார் 204 மிலியன் பவுனுக்கு இவ் வேலைகள் வெளிநாடுகளில் செய்யப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இத்தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பல அமைப்புக்கள் ஆராய்ச்சி நடத்தி ஆலோசனையும் உதவியும் அளித்து வருகின்றன.

உற்பத்தித் தொழில்கள் :-(Manufacturing Industries)

உற்பத்தித் தொழில்கள் என்ற அடிப்படையில் இங்கிலாந்து உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் எண்ணிலடங்கா, இதில் உலோகங் களும், உலோகப் பொருட்களும், நெசவு, ரசாயனப் பொருட்களின் உற்பத்தியும் அடங்கும். உலோகத்தொழிலில் இரும்பு நீங்கலாக இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின் பல பொருட்கள் கண்டுபிடிக் கப்பட்டன. எரிவாயுவால் இயங்கும் விமானங்கள் (Gas Turbine Aircraft) ராடர் (Radar), செயற்கை நூற்கள் ஆகியவை புதுரகத் தொழில்களேயாகும். உலோகத் தொழில்களில் 5 88,000 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். (இதில் இரும்பு எஃகுத் தொழிலில் 4,41,000 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர்.) ஈயம், துத்தம், தகரம், டங்ஸ்டன் போன்ற தாதுக்களை உருக்கி வார்த்து உலோகங்களை எடுப்பதுடன் நிக்கல், மக்னீஷியம் போன்றவற்றையும் தயாரிக்கின்றனர். இவற்றுடன் துணைத்தொழில்களான அணுசக்தி உற்பத்திக்கான யுரேனியம், சிர்கோனியம் போன்றவையும், ஜெட் விமானங்கட்கு மக்னீஷியம், நியோபியம், டைட்டானியம் போன்றவையும் உற்பத்தி செய்யப் படுகின்றன. ஆண்டுக்கு ஆண்டு மேற்கூறிய உலோக உற்பத்தியும் தேவையும் கூடியே வருகின்றன.

இயந்திரப் பொறியியல் தொழிலில் (Mechanical Engineering) பலதரப்பட்ட பொருட்கள் உற்பத்தி செய்து குவிக்கப் பெறுகின்றன. அதனடிப்படையில் ஏற்பட்டுள்ள தொழில்கள் எண்ணிலடங்கா. விவசாயக் கருவிகள், கொதிகலன்கள், கொதிகலன் கருவிகள், இயந்திரக் கருவிகள், நிலையான இயந்திரங்கள், சிறு போர்க்கருவிகள், அலுவலக இயந்திரங்கள், பளுதூக்கிகள், கடிகாரங்கள், வாகனங்கள், விஞ்ஞானக்கருவிகள் போன்ற பல இயந்திர சாதனங்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. நகரும் பளுதூக்கிகள் முதலில் பிரிட்டனிலேயே உருவாயின. இதில் 1957-ல் சுமார் 11,42,000 பேர் வேலை செய்தனர். ஏற்றுமதியின் அளவு 500 மிலியன் பவுன்களுக்கும் அதிகமாகும். 1968-ல் 1.3 மிலியன் பேர் வேலை செய்தனர். இத் துறையின் எல்லா ஏற்றுமதிகளும் 1968-ல் 2368 மிலியன் பவுன் பெருமதியாகும்.

விவசாய இயந்திர உற்பத்தித் தொழிலில் (Agricultural Machinary, 1968-ல் 35000 பேர்கள் வேலை செய்து 76 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள இயந்திரங்களை (உழுகருவிகள் நீங்கலாக) உற்பத்தி செய்துள்ளனர். அவ்வாண்டில் 1,79 000 உழுகருவிகளும் (Tractors) (1955-ல் 1,75,000 கருவிகள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டிருந்தன) 3,21,000 சிறு ஏர்களும் (Small Garden tractors), 3700 அறுவடைக் கருவிகளும் (harvestors) 7000 பால் கறக்கும் கருவிகளும் (Milking machines) உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. உலகிலேயே 1933-ல் இருந்து உழுகருவிகள் தயாரிக்கப்பட்டுப் பெருவாரியாக ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. காவென்ட்ரி டாகன்ஹாம் எனுமிடங்களில் நவீன தயாரிப்பு நிலையங்கள் உள்ளன. பொதுநல அரசு நாடுகளுக்குப் பெரும்பாலும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளன. 1968-ல் புது முறை விவசாய உழுகருவிகளின் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 97.4 மிலியன் பவுணுகும். இவைகளில் பெரும் பகுதி அயர்குடியரசு, பிரான்ஸ், ஐக்கியநாடுகள், தென்னாப்பிரிக்காவுக்கு ஏற்றுமதியாயின.

இயந்திரக் கருவிகளை உருவாக்கும் தொழிலின் (Machine Tool Industry) அடிப்படையிலேயே தொழில் உற்பத்தி சீராக அமையும். இத்தொழிலின் பிறப்பிடமே பிரிட்டனுதும். 1830-லேயே துளையிடும் கருவிகள், திருகுகள் ஏற்படுத்தும் கருவிகள், ஏற்பட்டிருந்தன. அதேபோல் பல இயந்திரக் கருவிகளையும் உருவாக்கும் தொழில் ஏற்பட்டிருந்தது. பேருந்து வாகனங்களுக்கான இயந்திரக் கருவிகளையும், மின் இயக்க இயந்திரக் கருவிகளையும் ஒரு அங்குலத்தில் பத்தாயிரத்தில் ஒரு பங்கு அளவுக்குத் துல்லியமாகச் செய்யும் கருவிகள் தற்போது தயாரிக்கப்படுகின்றன. இலண்டன், கிளாஸ்கோ, லங்காஷயர், யார்க்ஷயர், மிட்லண்ட் போன்ற இடங்களில் இத்தொழிலில் நடைபெறுகிறது. 1935-ல் 6 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள கருவிகள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 1957 ல் 95மிலியன் பவுனும், 1970-ல் 153 மிலியன் பவுனும் மதிப்புள்ள கருவிகள் உற்பத்தியாயின.

இங்கிலாந்தின் தொழில் சார்புப் பொறிகள் உலகப்பிரசித்தமானவைகளாகும். பொறிகள், உறுப்புக்கள் மட்டும் 1968-ல் 164 மிலியன் பவுன் மதிப்புக்கு உற்பத்தி செய்யப்பட்டதில் பொறிகள் 37 4 மிலியன் பவுன் மதிப்புக்கும் உறுப்புக்கள், 25.6 மிலியன் பவுன் மதிப்புக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. சிறு படகுகள், கப்பல்கள் போன்றவற்றுக்காகவும் சிறு தொழிற்பொருள் உற்பத்திக்கான உள்எரி பொறிகளின் (Internal Combustion Engines) உற்பத்தி 1948-ல் 2,50,000 மும், 1955-ல்

4,30,008-மும், 1968-ல் 33,00,000-மும் ஆகும். ஆதி தொழிலான, நெசவுத்தொழிலில் 18-ம் நூற்றுண்டில் இயந்திரங்கள் புகுத்தப்பட்டதால், தொழில் விரைவாக வளர்ச்சி கண்டது. அத்தொழிலில் உற்பத்தியின் எல்லா கட்டங்களுக்கும் தேவையான இயந்திரங்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. லங்காஷயர், யார்க்ஷயர், வட அயர்லாந்து, டண்டி, லீஸ்டர், நாட்டிங்ஹாம் போன்ற பகுதிகளில் இத்தொழில் நடைபெறுகிறது. உலகின் பல இடங்கட்கு இவ் வுற்பத்திப் பொருட்கள் அனுப்பப்படுகின்றன. உயர்ரகக் கருவிகள் மட்டுமல்லாது துணித் தொழிலுக்கான நவீனக் கருவிகள் அனைத்தும் தயாரிக்கப்படுவதால் இத்தொழில் புகழ் பெற்றதாக விளங்குகிறது. நூற்புக்கருவிகள், நூல் தயாரிப்புக்கு முன் உள்ள வேலைகளைச் செய்வதற்குக் கருவிகள், நூல் சுற்றுக் கருவிகள், நெசவுக் கருவிகள், பின்னல் கருவிகள், சல்லாடை தயாரிப்புக் கருவிகள், துணிகளில் அச்சடிக்கும் கருவிகள், சாயம் ஏற்றும் கருவிகள் முதலியன தயாரிக்கப்படுகின்றன. 1957-ல் 43 மிலியன் பவுன் இயந்திரப் பொருட்களும், 1968-ல் 127.3 மிலியன் பவுன் பொருட்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1968-ல் சோவியத் யூனியன், ஐக்கிய நாடுகள் பாகிஸ்தான். ஜெர்மன் குடியரசு போன்ற நாடுகட்கு இவ்வியந்திரங்களும், இயந்திர உறுப்புக்களும் 101.3 மிலியன் பவுனுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. பிரிட்டன் இத் தொழிலில் தன் இடத்தைத் தக்கவைத்துக்கொள்ளும் பொருட்டு மேலும் பல ஆராய்ச்சிகள் செய்து நவீன சாதனங்களை உற்பத்தி செய்துவருகிறது.

மேலும் பல ஒப்பந்தக்காரர் கருவிகள், குவாரி இயந்திரங்களான (Contractors' Plat Quarrying Machninary) (மண் தோண்டும் கருவிகள், மண் நகர்த்தும்கருவிகள், மண் ணைச் செதுக்கும் கருவிகள், கல் உடைக்கும் கருவிகள்) குழி வெட்டும் கருவிகள், அள்ளிக் கொட்டும் கருவிகள், பள்ளம் தோண்டும் கருவிகள், சாலைஉருளைகள் போன்றவை தயாரிக்கப்படுகின்றன. இவைகள் 1935-ல் 2 மிலியன் பவுன் பெறுமான கருவிகளே உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 1957-ல் 80 மிலியன் பவுன் இயந்திரங்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 50% வெளிநாடுகட்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. அவற்றில் மண் நகர்த்தும் கருவிகள், சாலைஉருளைகள், நொறுக்கும் கருவிகள், பரப்பும் கருவிகளே அதிகம் ஆகும். 1968-ல் 205.6 மிலியன் பவுன் பெறுமான இயந்திரங்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. அதில் 17.6 மிலியன் பவுன் பொருட்கள் பிரான்ஸ், ஆஸ்திரேலியா, ஸ்பெயின், ஸ்வீடன் நாடுகட்டு ஏற்றுமதியாயின.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகட்கு அடுத்தபடியாக அலுவலக இயந்திரங்களான (Office machinary) தட்டுப்பொறிகள் (Typewri

ters) கணக்கிடும் கருவிகள் (Computers) செய்தி சொல்லும் கருவிகள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. அவைகள் 1957-ல் 40 மிலியன் பவுன் உற்பத்திப் பொருட்களில் 10 மிலியன் பவுன் கருவிகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. 1968-ல் 13000 பெரிய தட்டுப் பொறிகளும் 2,78,000 கொண்டு செல்லும் தட்டுப்பொறிகளும் (Portable) உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 1968-ல் 82.7 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள கருவிகள் உற்பத்தி செய்ததில் 42.8 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ளவை ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

குளிர்பதன இயந்திரத் தொழிற்சாலைகளில் குளிர்பதனப் பெட்டிகள், வீடுகட்கும், தொழிற்சாலைகட்கும், கப்பல்கட்கும், பனிக்கட்டித் தயாரிக்கும் உபகரணங்களும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. மேலும் தொழில் சார்பு இரசாயனக் கருவிகட்கான அடைப்பான்களும் (Valves) மின்சாதனங்கள், எண்ணெய், வாயுக்கருவிகளில் உபயோகப்படும் அடைப்பான்களும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. கொதிகலன்கள், கொதி நிலையங்கட்கான கருவிகள், நீர் ஏற்றுக் குழாய்கள், நீராவி தயார் செய்கருவிகள் போன்றவை உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. 1957-ல் 34 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள கருவிகளில் 40 சதவீதம் ஏற்றுமதியானது. 1968-ல் 64 மிலியன் பவுன் செலவில் 8 78,000 குளிர்பதனப் பெட்டிகள் உள்நாட்டுத் தேவைக்கும் 2,07,000 ஏற்றுமதிக்காகவும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. தற்காலத்தில் மிக முக்கியத் தொழிலாகக் கருதப்படும் அணு சக்தி விசை நிலையக் கருவிகள் (Nuclear Power Station Plant) பிரிட்டிஷ் தொழில் உலகில் முக்கியமான தொழிலாக அமைந்துள்ளது. ஐந்து பெரும் தொழில் நிறுவனங்கள் இதில் ஈடுபட்டுள்ளன. இத்தாலியிலும் பிற இடங்களிலும் இது போன்ற நிலையங்கள் அமைப்புக்கள் ஏற்படுத்தும் இத்தொழில் நிறுவனங்கள் தேவையான தொழிற்பயிலிகளையும் உருவாக்குகின்றன. இவற்றுக்கான சிறு உபகரணங்களையும் தயாரிக்கின்றன. இதற்கான வழி வகைகளைத் தீவிரப்படுத்தி ஊக்குவிக்க ஐக்கிய அரசின் அணுசக்தி ஆணைக்குழுவும் (UKAEA) அணுசக்தி வர்த்தகக்குழுவும் (NETAC) பெரிதும் உதவுகின்றன.

பழமையான தொழிலான எஃகுத் தொழில் (Steel works) 1033 வரை உள்நாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய இயலாதிருந்தது. ஆனால் இரண்டாம் உலகப் போருக்கும் பின்னர் வெகு வேகமாக அபிவிருத்தி அடைந்து கனரக இயந்திரங்களை உற்பத்தி செய்து ஏற்றுமதி செய்யும் அளவுக்குப் பெருகிற்று. ஸ்வீடன், நார்வே, ஸ்பெயின், பிரான்ஸ், இந்தியா போன்ற இடங்களில் எஃகு ஆலைகளை உருவாக்கியும், உள்நாட்டில் அதிக எஃகு உற்பத்தி

செய்தும் வருகிறது. பெட்ரோலிய உற்பத்தித் தொழிலுக்கான கருவிகள், குழாய்கள், அடைப்பான்கள், இணைப்புச் சாதனங்கள், துளையிடும் கருவிகள் முதலியன உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. இத்தொழிலில் பிரிட்டன அமெரிக்காவுக்கு அடுத்து, இரண்டாவது இடத்தை வகிக்கின்றது. தவிர சுரங்கத் தொழிற்கருவிகள், உணவு, பானங்கள் தயாரிக்கும் கருவிகள், சிகரெட் செய்யும் கருவிகள், காகித உற்பத்திக் கருவிகள், அச்சிடும் கருவிகள் புத்தகங்களைக் கட்டும் கருவிகள் போன்றவைகளும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. 1968-ல் 507 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள சாதனங்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன.

விஞ்ஞானக் கருவிகள் மூன்று நூற்றுண்டுகளாக உற்பத்தி செய்யப்பட்டு வருகின்றன. தற்போது பெரும் அபிவிருத்தி அடைந்துள்ள இத்தொழில் பல்வேறு சாதனங்களைத் தயாரிக்கிறது. விஞ்ஞான, தொழில் சார்புக் கருவிகள், அறுவைக் கருவிகள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. 1957-ல் இதில் 94000 பேர் வேலை செய்தனர். 140 மிலியன் பெருமதிச்சாமான்கள் தயார் செய்யப்பட்டன. 1968-ல் 1,39,000 பேர் வேலை செய்து, 187 மிலியன் பெருமதிச் சாதனங்களை உற்பத்தி செய்து, 58 மிலியன் பவுன் சாமான்களை ஏற்றுமதி செய்தனர். இத்தொழிலில் புகைப்படக் கருவிகள், பிலிம்கள், புகைப்படக் காகிதங்கள் அடங்கும். கடிகாரங்கள், கைக்கடிகாரங்கள் தயாரிப்பில் உலகிலேயே 19-ம் நூற்றுண்டு வரை பிரிட்டன் முன்னணியிலிருந்தது. அதன் பின்னர் முற்றிலும் இத்தொழில் நசித்துவிட்டது. போருக்குப்பின் சற்று அபிவிருத்தி அடைந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு வருகிறது.

பொதுவான இயந்திரப் பொறியியல் தொழிலை (General Mechanical Engineering) சுமார் 4000 நிறுவனங்கள் செய்கின்றன. அவற்றில் 2,4,7,000 பேர் வேலை செய்கின்றனர். பெரும் இயந்திரங்கள், உதிரி உறுப்புக்கள் தயார் செய்தலும், ஆராய்ச்சி அபிவிருத்தி வேலைகளையும் மேற்கொண்டுள்ளனர்.

மின் பொறியியல் தொழிலின் (Electrical Engineering) கீழ் சுமார் 9,10,000 பேர்கள் வேலை செய்கின்றனர். அவர்கள் பல்வேறு வகையான மின்சாதனங்களை உருவாக்குகின்றனர். மிக முக்கியமான மின் உற்பத்திச் சாதனங்கள், மின்சக்தி அனுப்பும், விநியோகம், செய்யும் சாதனங்கள், மோட்டார்கள், கம்பியிலிப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள், வீடுகளுக்கான மின்கருவிகள், ஆய்வகக் கருவிகள், வானொலிப்பெட்டிகள், மின் விளக்குகள் போன்றவை தயார் செய்யப்படுகின்றன. இச்சாதனங்களின் மொத்த உற்பத்தியளவு 1938-ல் 155 மிலியன் பவுனாகவும், 1957-ல்

1300 மிலியன் பவுனுகவும், 1968-ல் 2500 மிலியன் பவுனுகவும் உயர்ந்துள்ளது. அதில் ஏற்றுமதியான பொருட்கள் 410 மிலியன் பவுன் மதிப்பாகும். கனரக மின்கருவிகள் உற்பத்தித் தொழில் மின் உற்பத்தி செய்யும் கருவிகளையும், மின்சக்தியை உபயோகத்துக்காக அனுப்பும் கருவிகளையும் உருவாக்குகின்றது. உற்பத்திக் கருவிகள் வெளிநாடுகட்கும் அதிகமாக ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. பல்வேறுமின் கருவிகளை உற்பத்தி செய்யும் இத்தொழிலில் சுமார் 600 நிறுவனங்கள் ஈடுபட்டுள்ளன. மின்கருவிகள் உற்பத்தி பல இடங்களில் நடந்தாலும், மான்செஸ்டர், ரக்பி, டைன் பகுதி, ஸ்ட்ராட்போர்டு, லார்னே பகுதிகளில் அதிகமாக நடைபெற்று வருகிறது. நவீனக் கருவிகளான ராடர், டெலிவிஷன், வானொலி சாதன உற்பத்தித்தொழில் பெரிதும் வளர்ச்சியடைந்துள்ளன. கணக்கிடு கருவிகள் (Computers) கப்பல்களுக்கான மின்கருவிகள் உற்பத்தியும் நடைபெற்று வருகின்றன. பாதுகாப்புச் செய்யப்பட்ட கம்பிகள், கடலில் உபயோகப்படும் கேபிள்கள் என்ற கம்பிகள், தொலை பேசிக்காகவும், தந்திக்காகவுமான கம்பிகள் தயாரிக்கப்படு கின்றன. வீட்டு உபயோகத்துக்கான சலவைக்கருவிகள், துப்புரவு செய்யும் கருவிகள், சவரக் கருவிகள், அடுப்புக்கள், இஸ்திரிப் பெட்டிகள் உள்நாட்டுத் தேவைக்கும், ஏற்றுமதி செய்யவும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

வாகனங்கள் தயாரிக்கும் தொழில் பொறியியல் துறையில மிக முக்கியம்வாய்ந்ததாகும். பேருந்துகள், மிதிவண்டிகள், விமானங்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், இருப்புப்பாதை வண்டிகள் ஏற்றுமதியில் பெருவாரியான பங்கு ஆகும். அவற்றின் மதிப்பு 1957-ல் 445 மிலி யன் பவுன் ஆகும். இத்தொழிலில் சுமார் 12, 15,000 பேர் 1957-ல் ஈடுபட்டு இருந்தனர். 1968-ல் உற்பத்தி 910 மிலியன் பவுனை எட் டியது. 10,01,000 பேர் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தனர். அது மோட்டார்கார்கள், விமானங்கள் கட்டுதல், பழுதுபார்த்தல், கப்பல் கட்டுதல், கடல்செல் வாகனக் கருவிகள் தயாரித்தல், நீராவி இயந் திரங்கள், இரயில்பெட்டிகள், சரக்குப்பெட்டிகள், மிதிவண்டிகள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், குழந்தைகள் தள்ளுவண்டிகள் தயாரிப்பில் ஈடுபட்டிருப்பேரையும் உள்ளிட்டதாகும். வாகனங்களின் உற்பத் தியில் பெரும்பாலானது மோட்டார்கார்களாகும். இத்தொழில் மிட்லண்ட், இலண்டன் பகுதி, மெர்சிசைட் போன்ற இடங்களில் நடைபெறுகிறது. பிரிட்டிஷ் லேலண்ட், போர்டு, ரூட்ஸ், வாக்ஸ் ஹால், ஸ்டாண்டர்டு, நிறுவனங்களே இத்துறையில 95 சதவீதம் பங்கு வகிக்கின்றன. தவிர வாணிப வாகனங்கள் பெருவாரியாக உற்பத்தியாகின்றன. 1902-ல் ஏற்பட்ட மோட்டார் உற்பத்தியாளர் சங்கம், மோட்டார் உற்பத்தி ஆராய்ச்சிக்கழகம் போன்றவை

இத்தொழிலுக்குப் பெரிதும் உதவுகின்றன. 1955-ல் 8,98,000 கார்களும் 3 40 000 வாணிப வாகனங்களும் உற்பத்தி செய்யப் பட்டன. 1968-ல் கார்கள் 1 82 மிலியனும், வாணிப வாகனங்கள் 4,09,000-ம் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. தவிர இவ்வாகனங்களுக் கான பிற உறுப்புக்கள், உதிரி உறுப்புக்களும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. மேலும் பிரிட்டனில் மோட்டார்சைக்கிள்கள், ஸ்கூட்டர்கள். ஆகியவை தயாரிப்பும் முக்கியமானதாக உள்ளது. 1968-ல் 6,77,000 கார்களும் 9,31,000 சைக்கிள்களும் 96,200 மோட்டார் சைக்கிள்களும் 1,42,009 வணிக வண்டிகளும் 242.2 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள உறுப்புக்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. இருப்புப்பாதைப் பெட்டிகளும், சரக்குப் பெட்டிகளும், இரயில் பொறிகளும், மின் இய்க்க இரயிற் பொறிகளும், டீசல் பொறிகளும் தயாரிக்கும் தொழில் நடைபெறுகிறது. 1968-ல் 12.2 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பெட்டிகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. விமானங் களுக்கான இயந்திரங்கள் தயாரித்தல் மிக முக்கியத் தொழிலாக உள்ளது. ஹாக்கர்சிட்லி 749 (Hawker, Siddeley 748) ஹெரால்ட் (Herald ரக விமானங்கள் பிரசித்தமானவை. ஜெட் (Jet) விமானங் களான ட்ரைடன்ட் (Tridrnt), வி.சி. 10 போன்றவை குறிப்பிடத் தக்கவை. இராணுவ, சிவில் விமானங்களும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. ஜாகுர், ஹாரியர், ப்ளுஸ்ரீக், ப்ளாக் ஆரோ போன்றவையும் இங்கு தயாரிக்கப்படும் இராணுவ விமானங்களாகும். இவை தவிர ஹோ கிராப்ட் (Hovercraft) எனும் விமானங்கள் புதிதாகத் தயாரிக்கப் படுகின்றன. 1957-ல் ஏற்றுமதியான உற்பத்திப் பொருட்கள் 116.5 மிலியன் பவுனாகும். 1968-ல் அது 282 மிலியன் பவுனாக உயர்ந்துள்ளது. இது தவிர விமானப் பொறிகள், விமானக்கூடுகள், உதிரி உறுப்புக்கள் போன்றவைகள் இந்நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதி யில் பெரும் பங்காகும். அதே போல் இருப்புப்பாதை சம்பந்தப்பட்ட பொறிகள், பெட்டிகள், உறுப்புக்கள் தயாரிக்கும் தொழில் உள் நாட்டில் பெரும்பாலோருக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதுடன் வெளி நாடுகட்குத் தேவையானவற்றைத் தயாரித்து ஏற்றுமதி செய்து நல்ல லாபம் தருகிறது.

மேற்சொன்ன தொழில்களைத் தவிர்த்து பல்வேறு உலோகப் பொருட்களை (Metal Products) எண்ணற்ற தொழிற்சாலைகள் தயாரிக்கின்றன. அவற்றின் ஏற்றுமதி 1968-ல் 176 மிலியன் பவுனாகும். வெட்டுக் கருவிகள், தட்டைப் பொருட்கள் (Flatware) தயாரிப்பில் ஷெப்பீல்ட் பிரசித்து பெற்று விளங்குகிறது. நவீன இயந்திரங்கள் இத்தொழிலில் புகுத்தப்பட்டாலும், இன்னும் கைவினைஞர்கள் இவற்றைத் தயாரிக்கவே செய்கின்றனர். வீடு கட்டத் தேவையான தட்டுமுட்டுச் சாமான்களான வாளி, குப்பைத்

தொட்டிகள் போன்றவைகளையும் தகரம், அலுமினியம் ஆகிய உலோகங்களில் மிட்லண்ட், லங்காஷயர், யார்க்ஷயர். தெற்கு வேல்ஸ், இலண்டன் போன்ற இடங்களில் தயாரிக்கின்றனர், தொழில் சார்புக் கைக்கருவிகளான சுத்தியல், சர்மட்டி, அரம், இரம்பம், கோடரி, மண்வெட்டி போன்றவைகள் ஷெப்பீல்டிலும், பர்மிங்ஹாமிலும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. 1968-ல் 24.6 மிலியன் பவுன் கைக்கருவிகளில் 12.8 மிலியன் பவுன் சாமான்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

ஆபரணங்களும், தங்கம், வெள்ளிச் சாமான்களும் பரம்பரைக் கைத்தொழிலாகக் கைவினைஞர்களால் செய்யப்படுகின்றன. இப் பொருட்கள் விற்கப்படுமுன் அரசின் முத்திரை பெறுவது அவசியம். அவற்றிற்கான அசே அலுவலகங்கள் (Assay Offices) இலண்டன். பர்மிங் ஹாம், எடின்பர்க், ஷெப்பீல்ட் ஆகிய இடங்களில் ஏற்பட்டுள்ளன. 1968-ல் 29.6 மிலியன் பவுன் தயாரிக்கப்பட்ட சாமான்களில் 5.2 மிலியன் பவுன் பொருட்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

வளர்ந்து வரும் இரசாயனத்தொழிலைப் (Chemical Engineering) பொறுத்தமட்டில் எவை எவை இரசாயனத் தொழில்கள் என்று வரையறை ஏற்படுத்துவது தற்காலத்தில் மிகக் கடினமானதாகும். எனினும் அவற்றில் மிக முக்கியமாக அமிலங்கள், உப்புக்கள், சாராயம், வாயுக்கள், வெடிப் பொருட்கள், உரங்கள், சாயப்பொருட்கள், கிருமி நாசினிகள், பூச்சிக்கொல்லிகள், சோப்புக்கள், பெட்ரோலிய இரசாயனப் பொருட்கள், ப்ளாஸ்டிக், வர்ணக்கலவைகள், மருந்துகள் போன்றவைகள் அடங்கும். இத்தொழிலில் சுமார் 4,60,000 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். இதில் 1188 மிலியன் பவுன் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்தொழிலின் உற்பத்திப் பொருட்களின் ஏற்றுமதி 1968-ல் 599 மிலியன் பவுன் அல்லது பிரிட்டனின் மொத்த ஏற்றுமதி அளவில் 9.7 சதவீதமாகும். 1958-லிருந்து 1968-க்குள்ள காலத்தில் இவற்றின் உற்பத்தி 86 சதவீதமாக உயர்ந்துள்ளது.

இரசாயனத் துறையில் பிரிட்டிஷ் விஞ்ஞானிகளின் தொண்டு மிகுதியாகும். இராபர்ட்பாயில், ஜோசப் ப்ரிஸ்ட்லி, மைக்கேல் பாரடே, ஜான் டால்டன் போன்றவர்கள் இத்துறையின் முன்னோடிகளாவர். மேலும் இராபர்ட் இராபின்சன், நோபல் பரிசு பெற்ற டாக்டர் மார்ட்டின், டாக்டர், சிங்கே, பேராசிரியர் சர் சிரில்ஹின் ஷெல்உட், பேராசிரியர் அலெக்சாந்தர்டாட் போன்றவர்கள் இரசாயனத்துறையில் பல புதிய பொருட்களைக் கண்டுபிடித்துள்ளனர். இத்தொழில் தற்போது வெகுவாக விருத்தியடைந்துள்ளது.

பெட்ரோலியத்திலிருந்து பெட்ரோலிய ரசாயனப் பொருட்களின் உற்பத்தி மிகவும் அதிகமாகும். அவை எதிலின், ப்ரோப்பைலின் போன்றவைகளும், ப்ளாஸ்டிக், செயற்கை ரப்பர், நூல்கள், கரைப்பான்கள் ஆகும். 1968-ல் 151.4 மிலியன் பவுன் பெருமதி ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது.

அலெக்சாந்த பார்க்கிஸ் (Alexander Parkes) என்பவர் 1865-ல் ப்ளாஸ்டிக் (Plastic) அல்லது செலுலாய்ட், (Celluloid) என்ற பொருளை உற்பத்தி செய்தார். பின்னர் பாலிதினும் தயார் செய்யப்பட்டது. செயற்கை ரெசின் (Resine) போன்ற இப் பொருட்கள் 1968-ல் 12,43,000 டன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. ப்ளாஸ்டிக் வகையைச் சேர்ந்த பொருட்கள் மிகுதியாகத் தயாரிக்கப் படுகின்றன. செயற்கை இரப்பர் 1958-லிருந்து அதிகம் வியாபார நோக்குடன் தயாரிக்கப்படுகிறது. கர்லணிகளின் அடிப்பாகங்கள், தரை விரிப்புக்கள் போன்றவற்றிற்காக 1968-ல் 2,33,000 டன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. ப்ளாஸ்டிக், செயற்கை இரப்பர் போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்ய உதவியாகப் பெட்ரோலிய இரசாயனப் பொருட்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

சர் ஜான்லாஸ் (Sir Johnlawes) சர் ஜோசப் கில்பர்ட் (Sir Joseph Gilbert) போன்றவர்களின் சாதனைகளால் செயற்கை உர உற்பத்தித்தொழில் ஏற்பட்டது. நைட்ரஜன், பாஸ்வரம், பொட்டாசியம் போன்றவற்றை உபயோகித்துச் செயற்கை உரங்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. இத்தொழில் விருத்திக்காக விவசாயிகட்கு உரங்கள் வாங்குதற்கு அரசு உதவித் தொகையும் வழங்குகிறது. அமோனிய நைட்ரஜன், பாஸ்வர உரங்கள் வெளிநாடுகட்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. அபர்டீனில் உள்ள மெகாலே ஆராய்ச்சிக் கழகம், ஹெர்ட்போர்ட்ஷையரில் பல ஆராய்ச்சிகளை நடத்தி வருகின்றது. இவற்றின் உற்பத்தி நாளுக்குநாள் அதிகரித்துள்ளது. இத்துடன் பூச்சிக்கொல்லி மருந்துகளும், களைக்கொல்லிகளும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. தொடர்ந்து இத்தொழில் விருத்தியடைந்துள்ளது. 1968-ல் 7.2 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள உர வகைகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

வர்ணப் பூச்சுகள் (Paints) வார்னிஷ் தயாரிக்கும் தொழிலில் 1968-ல் 98 மிலியன் காலன்கள் (144 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பொருட்கள்) உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. இது உலகில் பல நாடுகட்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. விரைவில் உலர்ந்துவிடும் வர்ணங்களும், ஒரு முறை மட்டும் தீட்டும் வர்ணப் பூச்சுகளும் தற்காலத்தில் தயாரிக்கப்படுகின்றன,

மருந்துகள் தயாரிப்புத் தொழில் இங்கிலாந்தில் ஒரு முக்கியத் தொழிலாகும். சல்பனுமைடுகள் (Sulphonamides) ஆண்ட்டி, பயாட்டிக்குகள் (Antibiotics) மலேரியா தடுப்பு மருந்துகள், நீர்க்கோவை நீக்கும் மருந்துகள், க்ஷயத் தடுப்பு மருந்துகள், இளம்பிள்ளைவாதத் தடுப்பு மருந்துகள், மயக்க மருந்துகள், தடுப்பு ஊசி மருந்துகள் போன்றவை தற்காலத்தில் பெருவாரியாகத் தயாரிக்கப்படுகின்றன. இத்தொழில் சிறக்க பிரிட்டிஷ் அறிவியல் அறிஞர்கள் பலர் உதவியுள்ளனர். பெனிசிலினைக் கண்டுபிடித்த சர் அலெக்சாந்தர் பிளமிங், அதன் மதிப்பீடு செய்த சர் ஹோவர்ட் ப்ளோரீ செயின் ''சல்பாபைரிடின்' பற்றி ஆராய்ந்த சர் லயனல் விட்பி போன்றவர்கள் இத்துறையில் பெரும் வளர்ச்சிக்கு அடிகோலியவராவார்கள். 1957-ல் 42.4 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள மருந்துகளும் 1968-ல் 96.1 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள மருந்துகளும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. சோப்புக்கள், வாசனைத் திரவியங்கள், அலங்காரப் பொருட்கள் போன்றவை 1957-ல் 28.7 மிலியன் பவுனுக்கும், 1968-ல் 123 மிலியன் பவுனுக்கும் ஏற்றுமதியாயின. மேலும் தரை, தளவாட துப்புரவு செய்யும் பொருட்களும் (Furniture Polishes) உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

துணித்தொழில் வெகுகாலமாகவே இங்கிலாந்தில் நடைபெற்று வரும் தொழில். அது பதினும் நூற்றுண்டில் மேலும் முக்கியத்துவம் பெற்றது. எனினும் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் இயந்திரமயமாக்கப்பட்ட பின்னரே புரட்சிகரமான மாற்றங்களை அடைந்தது. நூற்பு, நெசவு இயந்திரங்கள், உற்பத்தி வேகத்தை அதிகரித்தன. இருபதாம் நூற்றுண்டில் வெளிநாட்டுப் போட்டிகள் பிரிட்டனின் இத்தொழிலை மந்தமடையச் செய்தன. இதில் பருத்தி, கம்பளி, லினன், ரெயான், நைலான், டெரீலின், ஃபைப்ரோலின் கார்டிலி, சணல், பட்டுத்துணித் தொழில்களும், பின்னலாடைகள், சல்லாடைகள் தொழில்களும் தோன்றி வளர்ந்தன. அவற்றில் புகுத்தப்பட்ட இயந்திரங்கள், தற்கால நிலை போன்ற விவரங்களைத் ''துணித் தொழிலில் நுட்ப முன்னேற்றம்'' என்ற அத்தியாயத்திலும், ''தொழிற்புரட்சி'' எனும் அத்தியாயத்திலும் விரிவாக விளக்கப்பட்டிருப்பினும், இவ்வத்தியாயத்தில் புதுத் தொழில்கள் எனும் தலைப்பின்கீழ் மேலும் உற்பத்தி, ஏற்றுமதி பற்றிய விவரங்கள் தரப்பட்டுள்ளன. அத்தொழிலின் துணைத் தொழில்களான செயற்கை நூல், துணிவகைகளைத் தயாரிக்கும் தொழிலைப் புதுத் தொழில்களாகவும் கருதலாம்.

இவைகளில் ரேயான் நூல் 1905-லும், நைலான், டெரீலின் 1941-லும், பைப்ரோலின் 1945-லும் இவற்றின் பிரிவுகளான பிற

செயற்கை நூல்களும், துணிகளும் பின்னர் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு உற்பத்தி தொடங்கின. 1961-ல் செயற்கையிழைகள், உற்பத்தி ஏற்றுமதி முறையே 568 மிலியன் பவுண்டும், 128 மிலியன் பவுண்டும் ஆகும். ரேயான் மற்றும் பல செயற்கையிழைகள் பற்றிய ஆராய்ச்சிகள் மான்செஸ்டரில் நடைபெறுகின்றன. தெற்கு வேல்ஸ். யார்க்ஷயரிலும் ரேயான் நூல் உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. ரேயான், நைலான் வகைத்துணிகள் 1968-ல் 479 மிலியன் பவுண்டு உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. உலகிலேயே ரேயான் துணி அதிகம் உற்பத்தி செய்யுமிடம் வடக்கு வேல்ஸில் உள்ள கிரீன் பீல்டு ஆகும். பிறவிடங்கள் கிரீமிஸ்பி, பிரஸ்டன், உல்வர் ஹாம்டன் ஆகும். இத்தகைய செயற்கை நூல் உற்பத்தி 1968-ல் 50.6 மிலியன் பவுன் மதிப்பும், துணி உற்பத்தி 19.6 மிலியன் பவுனும் ஆகும். இவற்றை அயர் குடியரசு, ஜெர்மனி, ஸ்விட்சர் லாந்து ஆகிய நாடுகள் அதிகம் வாங்குகின்றன.

கையுறைகள், பின்னல் ஆடைகள், சல்லாடைகள் (Hosiery Knitwear Laces) உற்பத்தி, சிறு அளவுத் தொழிலேயாகும். இது மிட்லண்டிலும், ஸ்காட்லாந்திலும் அதிகம். 1968-ல் 388 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. அவற்றில் 26.8 மிலியன் மதிப்புள்ள பொருட்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. இவற்றை அதிகம் இறக்குமதி செய்த நாடுகள் ஐக்கியநாடுகள், கனடா, ஸ்விட்சர்லாந்து ஆகியவையாகும்.

உடுப்புக்கள் தயாரிக்கும் தொழில் (clothing) ஐரோப்பாவிலேயே பிரிட்டனில்தான் அதிகம் நடைபெறுகிறது. அதில் அதிகப் பெண் டிரும், சிறுமிகளும் வேலை செய்கின்றனர். 1957-ல் 530 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள ஆடைகள் தயாரிக்கப்பட்டன. அப்போது 5,00,000 பேர் ஈடுபட்டிருந்தனர். 1968-ல் மேலும் 35 சதவீதம் உற்பத்தி கூடியது. இவற்றை ஐக்கியநாடுகளே அதிகம் வாங்கு கிறது. இத்தொழில இலண்டன், லீட்ஸ், மான்செஸ்டர் ஆகிய இடங்களில் நடைபெறுகிறது.

உணவுப் பொருட்கள், பானங்கள் புகையிலை தயாரிக்கும் தொழிலில் இங்கிலாந்தில் பல்வேறு நிறுவனங்கள் ஈடுபட்டுள்ளன. இவற்றில் தானியங்களைச் சுத்தப்படுத்துதல், ரொட்டி, பிறமாவு வகைகளைத் தயாரித்தல், பிஸ்கட்டுகள், இறைச்சி, இறைச்சிப் பொருட்கள், பாற் பொருட்கள், சர்க்கரை, குளுகோஸ், கோகோ, சாக்லேட்டுகள், இனிப்பு மிட்டாய்கள், பழங்கள், காய்கறிகள், மது வகைகள், புட்டிகளில் அடைக்கப்பட்ட பானங்கள், புகையிலைப் பொருட்கள் ஆகிய பொருட்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்களும் அடங்கும். இதில் 1957-ல் சுமார் 9,19,000 மக்கள் ஈடுபட்டிருந்

தனர். 1968-ல் 8,69,000 பேர் இதில் வேலை செய்தனர். இப்பொருட்கள் 1968-ல் 370 மிலியன் பவுன் மதிப்புக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளது. இத்தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள சிறு நிறுவனங்கள் பல இணைக்கப்பட்ள்ளன.

ரொட்டி, மாவு, பிஸ்கட்டுகள் தயாரிக்கும் தொழில் சற்று மந்தமடைந்துள்ளது. எனினும், வாரத்திற்கு இப்பொருட்களின் செலவு ஒரு நபருக்கு 2-பவுண்டு 6 அவு. ஆகும்- இயந்திரங்களே பெருவாரியாக இவற்றைத் தயாரிக்கின்றன. உலகில் பிரிட்டனின் பிஸ்கட்டுகள் அதிகம் விரும்பப்படுகின்றன. சாக்லட்டு, மிட்டாய்கள் தயாரிப்பை, பலதரப்பட்ட நிறுவனங்கள் செய்கின்றன. இவற்றைத் தயாரிக்கச் சர்க்கரை, குளுகோஸ், பால், கொட்டைகள், கொழுப்புப் பொருட்கள், கோகோ போன்றவை அதிகம் உபயோகிக்கப்படுகின்றன. 1968-ல் 6,68,000 டன் இத்தகைய உணவுப் பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டுள்ளன. பிரிட்டனில் வாரம் ஒன்றுக்கு ஒரு நபருக்கு 7.7 அவு. செலவாகும். இப்பொருளை அதிகம் பிரிட்டன் வெளிநாடுகட்கும் ஏற்றுமதி செய்கிறது. பழங்கள், காய்கறிகளைப் பதனப்படுத்தி டப்பாக்களில் அடைத்து வெளிநாடுகட்கு அனுப்புகிறது. பழக்கூழ், ரசங்கள் இவற்றில் முக்கியமானவையாகும். உலர்ந்த, உறைந்த பழவகைகளும் காய்கறி வகைகளும் அதிகம் தயாரிக்கப்படுகின்றன. இதேபோல் இறைச்சி, மீன் ஆகியவை பக்குவப்படுத்தப்பட்டு டப்பாக்களில் அடைத்து ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. 1968-ல் இப்பொருட்கள் 17.7 மிலியன் பவுனுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளன.

பானங்கள் தயாரித்தல் இலண்டன், தெற்கு லங்காஷயர் ஸ்ட்ராட்போர்டுஷயர், டர்மிங்ஹாம், எடின்பர்க் போன்ற இடங்களில் நடைபெறுகிறது. பீர், சாராயம், ஒயின், சிடர், ஜின், விஸ்கி போன்றவை வடிக்கப் படுகின்றன. இத்தொழிலில் 1968-ல் 1,57,000 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். இத்தொழிற்சாலைகளிலிருந்து 196.6 மிலியன் மதிப்புள்ள பானங்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. இவற்றில் விஸ்கி, பீர் ஆகியவை அதிகம் உள்நாட்டில் விரும்பப்படுகிறது. இவற்றைத் தயார் செய்யுமிடங்கள் பிரிட்டனில் பலவுண்டு. இவற்றில் பல ரகங்கள் தயார் செய்யப்படுகின்றன.

பிரிட்டனில் தேவையாகும் சிகரெட்டுகள், பிற புகையிலைப் பொருட்கள் அங்கேயே தயாரிக்கப்படுகின்றன. 1957-ல் நுகர்வோர் செலவு இதற்காக 980 மிலியன் பவுனும் 1968-ல் 1585 மிலியன் பவுனுமாகும். மிகுதியாகக் குவெய்ட், ஹாங்காங், தெற்கு ஏமன் ஆகிய இடங்கட்கு அனுப்பப்படுகிறது. இவை தயாரிக்

கப்படும் முக்கிய இடங்களாவன: பிரிஸ்டல், லிவர்பூல், இலண்டன், மான்செஸ்டர், நியூகேஸில், நாட்டிங்ஹாம், கிளாஸ்கோ, பெல்பாஸ்ட், சுமார் 308 மிலியன் பவுண்டு கச்சாப் புகையிலை இதற்கு உபயோகிக்கப்படுகின்றது. இவை ஐக்கிய நாடுகள், கனடா, இந்தியா ஆகிய நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படு கின்றன. 1968-ல் மட்டும் 253.4 மிலியன் பவுண்டு புகையிலை பிரிட்டனில் உபயோகிக்கப்பட்டுள்ளது. 12,18,000 மிலியன் சிகரெட்டுகள் உபயோகிக்கப்பட்டுள்ளன.

கண்ணாடித் தொழிலில் உலகிலேயே மூன்றாவது இடத்தைப் பிரிட்டன் வகிக்கிறது. தட்டுகள், தட்டையான கண்ணாடி, அலங்காரப் பொருட்கள், சுவர்களில் பதிக்கப்படும் கண்ணாடிகள் போன்றவை சமீப காலங்களில் அதிகம் தயாரிக்கப்படுகின்றன. கார்களுக்குத் தேவையான கண்ணாடிகள், கண்ணாடிச் செங்கல்கள், குழாய்கள், முகம் பார்க்கும் கண்ணாடிகள், விளக்குகள், பல்புகள், விஞ்ஞான மருத்துவக் கண்ணாடிச் சாமான்கள், பிற சாமான்கள் ஏராளமாக உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. பல நாடு கட்கும் இது ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. பிரிட்டிஷ் கண்ணாடித் தொழில் ஆராய்ச்சிச் சங்கமும், ஷெப்பீல்டு பல்கலைக்கழகக் கண்ணாடித் தொழில் நுட்பத் துறையும் பல ஆராய்ச்சிகளில் ஈடுபட்டு உதவி வருகின்றன.

காகிதம், அட்டை உற்பத்தியில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டபின் அச்சடித்தல், வெளியிடுதல் தொழில் வெகுவாக வளர்ந்தன. தற்காலத்தில் அவை பெரிதும் வளர்ந்துள்ளன. தேசியத் தினசரிப் பத்திரிகைகள், சஞ்சிகைகளிலிருந்து புத்தகங்கள், விலைப் பட்டியல்கள், வாழ்த்துஅட்டைகள் வரை அச்சிடப்பட்டு வெளியிடப் படுகின்றன. புத்தகங்கள் அச்சடித்தல், வெளியிடுதல், அச்சுகள் தயாரித்தல், புத்தகங்கள் கட்டுதல் போன்றவை பல சிறு நிறுவனங் களால் செய்யப்படுகின்றன. லாபம் கருதிப் பல இணைந்துள்ளன. இத்தொழில்களுக்கான அங்காடிகள் ஐக்கிய நாடுகளும், ஆஸ்தி ரேலியாவுமாகும். புத்தக அபிவிருத்திக்குழு ஒன்று 1965-ல் ஏற்பட்டபின் வெளி நாடுகளில் பிரிட்டிஷ் புத்தகங்கள் பெருமளவு விற்பனை செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

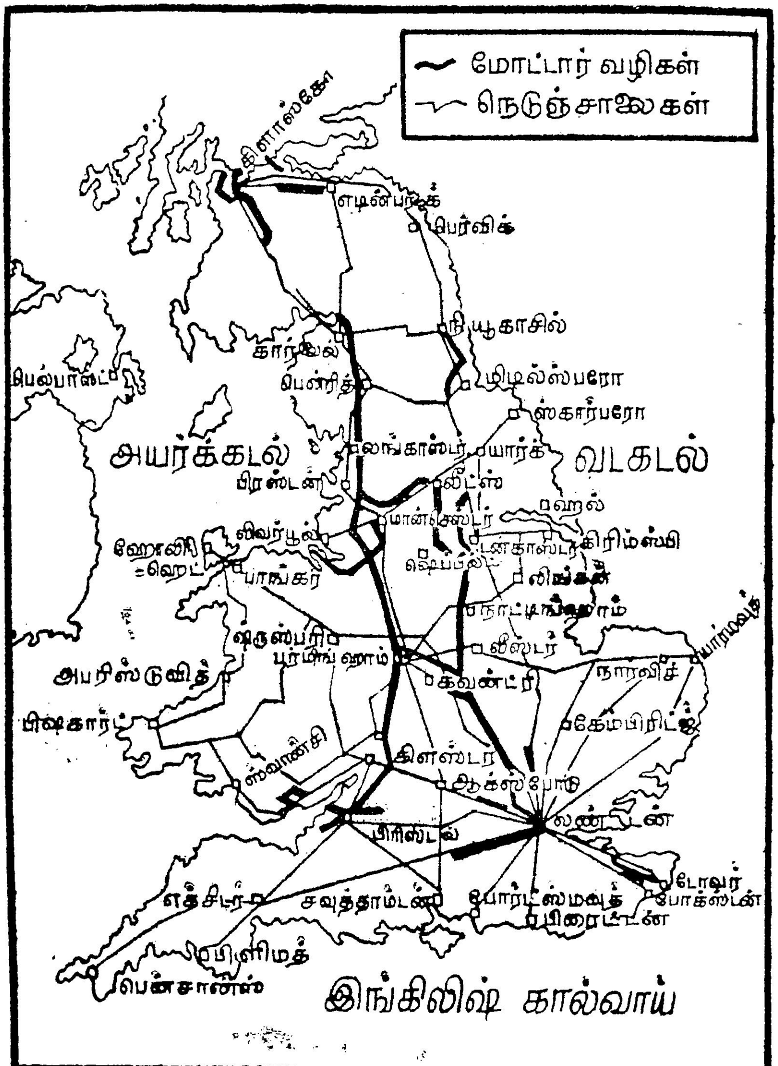
பிற தொழில்களான இரப்பர், தேக்கு மற்றும் பிற மர, உலோகத் தளவாடச் சாமான்கள் உற்பத்தி செய்தல், விளையாட்டுச் சாமான் கள் பொம்மைகள் மற்றும் பலவகைத் தொழில்களில் 6,43,000 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். உயர்ரகத் தளவாடச் சாமான்கள் (Furniture) இலண்டனிலும், பக்கிங்ஹாம்ஷயரிலும் வெகுவாகத் தயாரிக்கப் படுகின்றன. 1968-ல் 181 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள சாமான்கள்

உற்பத்தி செய்யப்பட்டுள்ளன. இவற்றில் சுமார் 18 மிலியன் பவுன் மதிப்புள்ள சாமான்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. வீட்டுத் தளவாடச் சாமான்கள், அலுவலகங்கள், பள்ளிகளுக்கான தளவாடங்கள், படுக்கைக்கான கட்டில்கள் போன்றவை தயாரிப்பில் பல்வேறு சிறு நிறுவனங்கள் ஈடுபட்டுள்ளன.

தேக்கு சாமான்கள் தயாரிக்கத் தேவையான தடிகளை இறக்குமதி செய்தே ஆகவேண்டும். ஆனால் மர அறுவை ஆலைகள் பல உள்ளன. உள்நாட்டு மரங்களும், பிளைவுட் (Plywood) எனும் ஒட்டுப் பலகைகள், சிப்போர்டு (Chip Board) எனும் துண்டுப் பலகைகளும் இத்தொழிலில் உபயோகப்படுகின்றன. துடைப்பான்களும் (Brushes) உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. இத்தொழில்கள் வளர்ச்சியடைய தளவாட அபிவிருத்தி ஆலோசனைக் குழுவும் (Furniture Development Council), தளவாடத் தொழில் ஆராய்ச்சிச் சங்கமும் (Furniture Industry Research Association) பெரிதும் உதவுகின்றன.

பொம்மைகள், விளையாட்டுக்கருவிகள் (Sports and games equipment) பிரிட்டனில் 1968-ல் 66.8 மிலியன் மதிப்புள்ளவை தயாரிக்கப்பட்டன. ஐக்கியநாடுகள், ஜெர்மன் குடியரசு இப் பொருட்களை அதிகம் வாங்குகின்றன. தொலைப்படக்காட்சிக் கருவிகள் வாகனங்கள் போன்ற வடிவப் பொம்மைகள் சமீப காலத்தில் அதிகம் தயாரிக்கப்படுகின்றன.

[Stastical data - taken from - Fact Sheets on Britain, Industry in Britain, Manufacturing Industries in Britain, and "Britain"—Official Hand books.]



[மூலம் – பிரிட்டன் 1970 – கையேடு] படம் – 4.

6. போக்குவரத்து, செய்தித் தொடர்பு வளர்ச்சி.

(The Development Of Means Of Transport And Communication)

பல நூற்றாண்டுகளாக இங்கிலாந்தின் வாணிபம் வட்டார அளவில் நடைபெற்றதாலும், பொருளாதார நடவடிக்கைகள் வளர்ச்சியடையாததாலும், போக்குவரத்திற்கு அப்போதிருந்த மண் சாலைகளும், ஆறுகளுமே போதுமானதாயிருந்தன. மக்கள் தொகையும், மக்கள் செல்வ நிலையும் குறைவாகவேயிருந்தன. மக்கள் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்யவில்லை. இலேசான சாமான்களைக் குதிரைகள், கோவேறு கழுதைகள் மேல் ஏற்றியும், கனமான பொருட்களை நீர்வழிகள் மூலமும் எடுத்துச் சென்றனர். போக்குவரத்து வசதிகளை விருத்தி செய்யப் பொருளாதாரம் இடம் தரவில்லை. மேலும் 18-ம் நூற்றாண்டின் தொடக்கம் வரை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டிய அவசியமில்லாதிருந்தது. பாதசாரிகளுக்கும் மிருகங்கள் செல்வதற்குமே ஏற்பட்டிருந்த மண் பாதைகள் வாகனங்கள் சென்றதால் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டன. தொழில், வர்த்தக முன்னேற்றங்கட்குப் போக்குவரத்து வசதியில்லாதது பெரும் இடையூறாகவிருந்தது. தொழிற்புரட்சியின் தொடக்க காலத்தில் நகரங்கள் உருவானபோது, மக்களுக்கு உணவுப்பண்டங்களும், கட்டிட வேலைக்கான பொருட்களும், தொழில் ஆலைகட்குக் கச்சாப் பொருட்களும், அங்காடிகட்கு உற்பத்திப் பொருட்களும் எடுத்துச் செல்லப்பட வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. குறிப்பாக, இரும்பும், நிலக்கரியும் பெருமளவில் நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளுக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட வேண்டியதாயிற்று. ஆகவே போக்குவரத்தில் பெரும் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டு நாட்டின் பொருளாதாரம் வளரவும், பேரளவு உற்பத்தித் தொழில்கள் ஏற்படவும் வேண்டியதாயிற்று. தொழிற்புரட்சி, போக்குவரத்திலும் புரட்சி ஏற்படக் காரணமாயிற்று. நாடு

முழுவதையும் சாலைகளாலும், கால்வாய்களாலும், இருப்புப்பாதைகளாலும் இணைக்க வேண்டியதன் அவசியம் உணரப்பட்டது.

சாலைகள் :

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு வரையிலும் இங்கிலாந்தின் சாலைகள் மிகவும் மோசமாயிருந்தன. பழங்கால ரோமன் சாலைகள் பேணப் படாததால் அவற்றின் நிலை மிக மோசமாயின. 16-ஆம் நூற்றாண்டு வரையிலும் பழக்கப்பட்ட பாதைகளைத் (beaten track) தவிர வேறில்லை. சாலைகள் எனப்பட்டவை நகர்ப் பகுதிகளில் கல் பாவப் பட்ட (cobbled) தெருக்களும், பழைய ரோமன் சாலைகளுமேயாம். செஸ்டர் (Chester), யார்க் (York) கென்ட், (Kent) ஆகியவற்றை இணைக்கும் வாட்லிங் தெரு (Watling street), கார்லைல் (Carlisle) நியூகாசில் (New castle) ஆகிய பகுதிகளுடன் பிற சாலைகளால் இணைக்கப்பட்டன. ஃபாஸ்வே (Fosseway) என்னும் சாலை லண்டனின் குறுக்காக, பாத் (Bath)தையும், லிங்கனை (Lincoln) யும் இணைத்தது. எர்மைன் தெரு (Ermine street) லண்டனிலிருந்து லிங்கனுக்கும், அங்கிருந்து டன்காஸ்டருக்கும், (Doncaster), யார்க்குக்கும் சென்றது. இடைக்காலத்தில் சாலைகள் பராமரிப்பு முயற்சி தோல்வியுற்றது. கிராமங்களில் மேனர்முறைப் பண்ணைகளின் கடமையாக விவசாயிகள் தனிப்பாதைகளைச் சீராக வைத்துக் கொள்வதில் கவனம் செலுத்தினர். பிற சாலைகளைத் திருச்சபை போன்ற நிறுவனங்கள் தாமாகவே கவனித்து வந்தன. அது மதக்கடமைகளில் ஒன்றாகக் கருதப்பட்டது. அவற்றின் பராமரிப்புக்குச் சிலர் சொத்துக்களை விட்டுச் சென்றனர். மடங்கள் கலைக்கப் பட்டன. சாலைப் பராமரிப்புக்கு இடஞ்சலாயிற்று. சாலைகள் வெகுவாக மண்ணாலேயே ஆனவை. பெருஞ்சாலைகள் கூட மாரிக் காலங்களில் மிகவும் கேவலமாக இருந்தன. சேறும், நீரும் நிறம்பி வண்டிகள் செல்ல முடியாதபடி இருந்தன. நீர் தங்காமலிருப்பதற்காகச் சாலைகளின் நடுவே உயரமாயும் இருமருங்கிலும் சாய்வாகவும் அமைக்கப்பட்டன. நீர் இருபுறமும் வழிந்தோடும் என்றாலும், செல்லும் வாகனங்கள் ஒரே அடிச்சுவட்டில் அல்லது ஒரே பாதையில் சென்று பெரும் பள்ளங்களை ஏற்படுத்தின. மேலும் சேறாகி, போக்குவரத்து கடினமாயிற்று. சாலை மூலம் பிரயாணம் செய்வது என்பது ஒரு கடினமான காரியமாகும். அதை ஆர்தர்எங் Arthur young) என்பவர் விவரித்துள்ளார். "இந்த அரசை ஆதிகாலம் தொட்டே கேவலப்படுத்தும் சாலைகளில், ஈடு இணையற்றது பெல்லரிக்கே (Bellericay) யிலிருந்து டில்பரி (Tilbury)யிலுள்ள அரசமுனை (Kings Head) க்குச் செல்லும் சாலையாகும். 12 மைல் நீளமுள்ள இச்சாலை மிகவும் குறுகலானது. அதில் ஒரு வண்டி செல்லும்போது ஒரு சுண்டெலிகூடப் பக்கத்தில் செல்லவியலாது.

பள்ளங்களின் ஆழம் அபாயகரமானது"[1] சாமான்கள் ஏற்றிச் செல்வதும் கடினம். போக்குவரத்துச் செலவோ மிக அதிகம். வேகமோ, மிகக் குறைவு. பயணமோ அபாயகரமானது. "லண்டனிலிருந்து மான்செஸ்டர் செல்வதற்கு ஐந்து நாட்களும், லண்டனிலிருந்து கிளாஸ்கோ செல்ல எட்டு, ஒன்பது நாட்களுமாகும். நாடுகள் இன்றிருக்கும் தூரங்களைக் காட்டிலும், அன்று உள் நாட்டுப்பகுதிகள் வெகு தொலைவிலிருந்தன."[2] என எப்.ஏ. ஆக்; என்பவரும், ஷார்ப் என்பவரும் குறிப்பிடுகின்றனர். கனமான பெரிய சாமான்களை, குறிப்பாக நிலக்கரி, தானியம், செங்கல் இவற்றை எடுத்துச் செல்வது கடினம். ஒரு குவார்ட்டர் கோதுமையை 100 மைல்கள் எடுத்துச் செல்ல 20 ஷில்லிங்காகும். நிலக்கரியை 10 மைல்கள் எடுத்துச் செல்லச் செலவு அதன் விலையைப்போல இருமடங்காகும்.

1555 முதல் 1575-வரை பல சாலைச் சட்டங்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டன. அது தேசீயச் சாலைகள், கிராமச்சாலைகளின் பராமரிப்பை ஒவ்வொரு பாரிஷின் (திருச்சபை) (Parish) கடமையாக்கியது. பாரிஷ்கள் சம்பளமற்ற 'நில அளவர்கள்' (Surveyors) இருவரை ஓராண்டு காலத்திற்கு நியமித்து, சாலைகளை மேற்பார்வை செய்ய உத்தரவிட்டது. மேலும் பாரிஷில் உள்ளவர்கள் ஆண்டுதோறும் ஆறுநாட்கள் சாலைகளில் கட்டாய வேலை செய்யவும், ஆண்டிற்கு 50 பவுனுக்கு மேல் வருமானம் உள்ளவர்கள் சாலை வேலைசெய்வதற்குப் பதில் ஆண்டிற்கு ஆறு நாட்கள் சாலை வேலைசெய்ய ஒரு ஆளையும், குதிரை, வண்டியையும் அனுப்பவேண்டும். ஆனல் சட்டப்படி இவர்கள் கட்டாயப்படுத்தப்படாததாலும், அவர்களுக்குச் சாலை பற்றிய அறிவு, அனுபவம் இல்லாததாலும், கட்டாய வேலை சீராக இல்லாததாலும் சாலைகள் சீராக அமைய வாய்ப்பில்லை. அமைதி காக்கும் நீதிபதிகள் (Justices of Peace) வசித்த இடங்களில் மட்டும் நன்கு அமைந்தன.

ஆனலும் மாரிக்காலங்களில் பயணத்திற்கு லாயக்கற்றதாகவேயிருந்தன. வாகனங்களின் உபயோகமும், குறிப்பாக 1564-லிருந்து கோச்சு வண்டிகள் ஏற்பட்டதும், 1645 லிருந்து கோச்சுகள் முறையாக விடப்பட்டதும், அவற்றின் உபயோகத்தால் சாலைகள் மேலும் மோசமடைந்தன. இவற்றல் ஏற்பட்ட பள்ளங்கள் சில இடங்களில் நான்கு அடி ஆழம் கூட இருந்தன. அப்பள்ளங்களை மண்ணல் மூடினர். அவற்றை மழை மேலும் சேருக்கின; அல்லது கரைத்து அப்புறப்படுத்தின. அவற்றைப் பாறைகளால் நிரப்பி மண்ணல் மூடினர்.

1, 2— F.A. Ogg and Sharp as quoted in Modern Economic History— M. Viswanathan & others—P 44.

18-ஆம் நூற்றாண்டில் முன் கூறியதுபோல் சாலைகளின் அவசியம் உணரப்பட்டது. அரசு, ஆட்சி வசதிக்காகவும், உள்நாட்டுப்போர்கள்' கலகங்கள் ஏற்பட்டால் இராணுவ நடமாட்டத்திற்கு எளிதாகவும், நல்ல சாலைகளை விரும்பியது. தொழிலதிபர்கள் தொழில் விருத்திக்காகவும், வாணிப வளர்ச்சிக்காகவும், நிலச்சுவான்கள், விவசாயிகள் தங்கள் பண்டங்களை அங்காடிகட்கு எடுத்துச் செல்லவும், சாலைகளின் தேவைகளை உணர்ந்தனர். சாலைப்பராமரிப்பு அரசின் கடமை எனக்கூறும் இந்நாளைப் போலல்லாது தலையிடாக்கொள்கை கடைப்பிடிக்கப்பட்ட அக்காலத்தில் அரசின் வேலைகள் அதிகரிக்கப்படக்கூடாது என்ற கருத்தில் சாலைகள் தனியார் துறை பராமரிப்பிற்கு விடப்பட்டன. ஆகவே சுரங்கப்பாதை டிரஸ்டுகள் (Turnpike Trusts) ஏற்பட்டன. ஒருவரோ, சிலரோ சேர்ந்து குறிப்பிட்ட சாலையின் ஒரு பகுதியை நிர்வகிக்கும் உரிமையைப் பாராளுமன்றச் சட்டப்படி பெற்றனர். 1663-ல் பெரும் வடக்குச்சாலையின் (Great North Road) ஒரு பகுதிக்கு முதன் முதலாக டிரஸ்ட்டுகள் ஏற்பட்டன. சாலைப்பகுதிகளின் இரு கோடியிலும் சுங்க வாயில்கள் (Toll gates) அமைக்கப்பட்டு அவற்றின் வழியாகச் செல்லும் மனிதன், விலங்கு, வாகனங்கள் ஆகியவற்றிற்குச் சுங்கம் வசூலிக்கப்பட்டது. பெற்ற தொகையைச் சாலைப் பராமரிப்புக்குச் செலவிட்டது போக எஞ்சியது அந்தப்பாதை டிரஸ்டின் லாபமாகக் கொள்ளப்பட்டது. இம்முறை 1760 முதல் 1820 வரைக்குள் வெகுவாகப் பரவி சுமார் ஆயிரத்துக்கும் மேலான டிரஸ்ட்களின் சட்டங்கள் ஏற்பட்டன. பாரீஷ் பொறுப்பிலிருந்து டிரஸ்ட்களின் பொறுப்பிற்குப் பாதைகள் மாற்றப்பட்டன.

ஆனால் இம்முறை பலத்த கண்டனத்துக் குள்ளாகியது. சாலைகளை உபயோகிப்பவர்கள்தான் சாலைகளின் பராமரிப்புச் செலவுக்குப் பணம் தரவேண்டும் என்ற கொள்கை மாறி, சாலைகளின் உபயோகம் மக்களின் உரிமையாகும் என்ற கருத்து பரவியது. கலகங்கள் ஏற்பட்டன. சுங்க வாயில்கள் உடைத்தெறியப்பட்டன. வாயிலோன்கள் உதைக்கப்பட்டனர். 1749-ல் பிரிஸ்டல் சாலைகளில் 12 நாட்கள் கலகம் தொடர்ந்தது. சுங்க வாயில்கள் வெடிமருந்தால் தகர்த்தெறியப்பட்டன. வேல்ஸில் 1843-ல் ஆடவர் பெண்டிர் உடையணிந்து பெரும் சேதம் விளைவித்தனர். அது ரூபிக்கா கலகம் (Rebecca Riots) எனப்பட்டது. அவ்வப்போது இக்கலகங்கள் அடக்கப்பட்டும், 1738-ல் சாலைகளுக்கும் சுங்க வாயில்களுக்கும் சேதம் விளைவிப்பது பெரும் குற்றம் எனச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது.

சில டிரஸ்டுகளால் சாலைகள் நன்கு பராமரிக்கப்பட்டன. பல திறமையுள்ள பொறியியலரால் அமைக்கப்பட்டன. 1784-ல் தபால் கோச்சுகள் ஏற்பட்டன. பல சாலைகள் மணிக்கு 12 மைல் வேகத்தில் செல்லத் தக்கவையாயும் இருந்தன. ஆனால் சாலை நிறுவனங்களில் பல குறைபாடுகள் காணப்பட்டன. துண்டுதுண்டாகப் பல விதமாகச் சாலைகள் அமைந்திருந்தன. நகர்ப்பகுதிகளில் நன்றாகவும், நாட்டுப்புறங்களில் மோசமாகவும் இருந்தன. கணக்கற்ற நிறுவனங்கள் இருந்ததால் ஒரே சீரான பாதைகளை அமைப்பது இயலவில்லை. சில இடங்களில் அதிகச் சுங்க வரிகள் வாங்கப்பட்டன. குறைந்த தூரத்திற்கும், நீண்ட தூரத்திற்கும் வித்தியாசமின்றி வரிகள் வசூலிக்கப்பட்டன. பங்குதாரர்களுக்கு அதிக லாபம் பெற, பராமரிப்புச் செலவைக் குறைத்தனர். வரிகளை உயர்த்தினர், சில பகுதிகளைக் குத்தகைக்கு விட்டதால் உயர்ந்த வரி விதிப்பும், குறைந்த பராமரிப்புச் செலவும், மிகுந்த லாபமும், மோசமான சாலைகளும் ஏற்பட்டன.

எனவே 19-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கம்வரை கூட சாலைகள் அபிவிருத்தியடையவில்லை. கைகாட்டிகள் இல்லாததால் பயணிகள் திசைமாறிச் செல்லும் அபாயமிருந்தது. நேரான வழியை விடுத்து, சேறு அதிகமான பகுதிகளைத் தவிர்க்க வயல்களில் அதிக தூரம் பயணம் செய்தனர். மாரிக் காலத்திலும், குளிர்காலத்திலும் வாகனங்கள் செல்வது இயலாது. நீர் வடிப்புக்காகச் சாலைகளின் விளிம்பு வெட்டிவிடப்பட்டதால், மண் அரிப்பு ஏற்பட்டு, சாலைகளில் செல்வது ஆபத்து மிகுந்ததாயிருந்தது. லண்டன் செல்லும் வழியில் பார்சான்ஸ்க்ரீன் (Parsons Green) என்னுமிடத்தில் 1780-ல் இரண்டாம் ஜியார்ஜும், அவரது அரசியும் சென்ற வண்டி கவிழ்ந்து விட்டது. இதனாலும், சேறு நிறைந்த பயங்கரப் பகுதிகள் இருந்ததாலும் குளிர்காலத்தில் அரச தம்பதிகள் வேறிடத்திற்கு வசிக்குமிடத்தையே மாற்றினர். "நியூகேசிலில் சேருகக் கிடக்குமிடங்களில் பயணம் செய்தால் எலும்புகள் இடம் மாறி விடும்; அல்லது பயணிகள் சேற்றில் புதையுறுவர், எனவும் "நார்போக்கில் (Norfolk) பல புழுதிக்குளங்கள் உள்ளன."[1] எனவும் ஆர்தர்ஸங் (Arthur Young) குறிப்பிடுகிருர். "மாதமொரு முறை லண்டனிலிருந்து எடின்பர்க்குக்குச் செல்லும் கோச்சுப் பயணிகள் இரு வாரங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்களும், உணவும் எடுத்துச் செல்வது படையெடுப்புக்கான ஏற்பாடுகளைப் போலிருக்கும்."[2] என மார்ஷல் (Marshall) என்பார் குறிப்பிடுகிருர்

1970-க்குப் பின் சாலைகள் அமைப்பில் கடும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு 18-ஆம் நூற்றாண்டின் முடிவிலும், 19-ம் நூற்றாண்

1, 2—Economic History of England—D.W. Roberts-P. 169

டின் தொடக்கத்திலும் சாலைகள் அமைப்பில் முன்னேற்றங்கள் காணப்பட்டன. அதற்கான ஏற்பாடுகளை அமைப்பதில் முக்கியப் பங்கு கொண்ட பொறியியலர்கள் மூவர். அவர்கள் ஜான்மெட்காப் (John Metcalf), தாமஸ்டெல்போர்டு (Thomas Telford), ஜான்லவ்டன் மெகாடம் (John Loudon Macadam) ஆவர்.

நெரஸ்பரோவின் குருட்டு ஜாக் (Blind Jack of Knaresborough) என்றழைக்கப்பட்ட ஜான்மெட்காப் (1717-1810) 1717-ல் நெரஸ்பரோவில் பிறந்தார். வைசூரி நோயால் கண்பார்வை பாதிக்கப்பட்ட அவர், பயணிகள் வழிகாட்டியாகவும் இருந்தார். சாலைகள் அமைப்பதில் திறமையுடைய அவர் 1765-ல் சாலைகள் பொறியியலராக ஆனார். ஹாரோகேட்டிலிருந்து நெரஸ்ப்ரோ வரை சாலை அமைக்க நியமிக்கப்பட்டார். 1792-ல் அவர் ஓய்வு பெறும்வரை வட இங்கிலாந்தில் 180 மைல் நீளத்துக்கதிகமான சாலைகள், பாலங்களை அமைத்தார். பின் 1800 வரையில் தன் சுயசரிதையை எழுதுவதில் செலவிட்டார்.

தாமஸ்டெல்போர்டு (1757-1834) டம்ப்பீரிஸ் ஷயரில் (Dumpriesshire) பிறந்தார். அவர் ஆடு மேய்ப்பவனாகயிருந்து பின்னர், ஷராபஷியரில் நிலஅளவராகவும் பின்னர் சாலைப் பொறியியலராயும் திகழ்ந்தார். நூற்றுக்கணக்கான மைல்கட்குச் சாலைகளும், பல பாலங்களும், கால்வாய்களும், துறைமுகங்களும், இங்கிலாந்திலும், ஸ்காட்லாந்திலும் அவரால அமைக்கப்பட்டன. உறுதியான அடிப்பரப்பில் நீர்வடியும் வண்ணம் சற்று வளைவான தளத்தைக் கொண்ட சாலைகளை அமைத்தார். 1814-ல் இம்முறையில் கிளாஸ்கோவிலிருந்து கார்லைலுக்கும், ஷ்ருஸ்பரி (Shrewsbury) யிலிருந்து ஹோலிஹெட் (Holyhead) டுக்கும் அமைத்த சாலைகள் குறிப்பிடத்தக்கதாயமைந்தன.

ஜான் எல். மக்காடம் (1756-1836) அயரில் (Ayr) பிறந்தார். பள்ளியிலேயே நல்ல முறையில் பாதை ஒன்றை அமைத்தவராவார். பொழுது போக்கிற்காகச் சாலை அமைப்பதில் ஈடுபாடு கொண்ட அவர் பின்னைய நாட்களில் சாலைப் பொறியியலரானார். நல்ல பரந்த அடித்தளத்தின் மேல் சிறுகற்களைப் பரப்பி உருளைகளால் அதை அழுத்தி உறுதியான சாலைகளை அமைக்கும் முறையைப் புகுத்தினார். 1815-ல் பிரிஸ்டலில் பொறியியலரானதும் அங்குள்ள சாலைகளைப் புதுப்பித்தார். டெல்போர்டு முறையைக் காட்டிலும் சிறந்த முறையில் சாலைகளை அமைத்த அவரை அரசு 1827-ல் பிரிட்டனின் நில அளவர் தலைவராக (Surveyor General of Britain) நியமித்தது.

சமீப காலம்வரை பின்பற்றப்பட்டுவந்த இம்முறைக்கு மெகாடம் முறை (Macadamised) என்றழைக்கப்பட்டதிலிருந்து மெகாடமின் திறன் புலனுகிறது. தற்போது அதிலிருந்து சற்று வேறுபட்ட சாலைத்தளத்தை இணைக்கத் தார் உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது.

19-ஆம் நூற்ருண்டின் தொடக்கத்தில் சாலைகளின் அமைப்பில் கணிசமான முன்னேற்றம் காணப்பட்டது. பொறியாளர்கள் பலர் தோன்றினர். சாலைகள் அமைப்பு அதிகச் செலவுடையதாயிற்று. இரயில்வேக்களின் தோற்றமும், வளர்ச்சியும் சாலைகள் பராமரிப்புக்குச் சவாலாக அமைந்தன. 1835-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் இந் நிறுவனங்களுக்குக் கிடைத்து வந்த கட்டாய வேலைச்சலுகையை ரத்துசெய்துவிட்டதால், மெகாடமின் யோசனைப்படி பல நிறுவனங்கள் இணைக்கப்பட்டன. அவை ஒரு பகுதியை நிர்வகிப்பதற்குப் பதில் ஒரு பாதைப்பிரிவு முழுமையும் பொறுப்பேற்கச் செய்யப்பட்டன. மேலும் நஷ்டம் காரணமாகப் பல இணைப்பு நிறுவனங்கள் மூடப்பட்டன. அவை மறையத் துவங்கியதும் திரும்பப் பாரிஷ்களிடம் பராமரிப்பு ஒப்புவிக்கப்பட்டன. கட்டாய சேவைக்குப்பதிலாக நெடுஞ்சாலை வரியும், பாரிஷ்கட்குள் அடங்கிய சாலைகளுக்குப் பராமரிப்புச் செலவுக்காக ஒரு வரியும் வசூலிக்கப்பட்டன. அதனுல் பல புகார்கள் கிளம்பின. நகர்ப்புறப்பகுதிகளில் அதிகச்செலவு காரணமாக அதிக வரியும் ஏற்பட்டது. ஆனுல் நாட்டுப்புறப் பகுதிகளில் குறைந்த செலவு காரணமாக குறைவான வரி விதிக்கப்பட்டது. இந்த வேறுபாடுகள் விரும்பப்படவில்லை. எண்ணிறந்த புகார்கள் காரணமாக, இவை வட்டார அதிகாரத்துக் குட்படுத்தப்பட்டன. அப்போது வட்டாரர அதிகாரம் அமைதி காக்கும் நீதிபதிகளிடமிருந்தது. பாதிச்செலவை அவர்களும் பாதியை அரசும் ஏற்றுக்கொள்ள ஏற்பாடாயிற்று. 1888-ல் வட்டாரக் குழுக்கள் (County Councils) ஏற்பட்டு, அவை முக்கியச் சாலைகளின் பராமரிப்பை நிர்வகித்தன. சுமார் 16,000 அமைப்புக்கள் 2,000 மாகக் குறைக்கப்பட்டன. தல நிர்வாகம் திருத்தியமைக்கப்பட்டவுடன் சாலைப்பராமரிப்பை வட்ட மன்றங்கள், நகர மன்றங்கள், மாவட்ட மன்றங்கள் பகிர்ந்து கொண்டன. தனி அமைச்சின் கீழ் பொதுச் சாலைகள், நெடுஞ்சாலைகள், பகுக்கப்பட்ட, பகுக்கப்படாத சாலைகள் என வகைப்படுத்தப்பட்டன. அதற்கான செலவைப் போக்குவரத்து அமைச்சும், தல ஆட்சி மன்றங்களும் ஏற்றுக்கொண்டன. ஆனுல் நெடுஞ்சாலைகள் (Trunk Roads) அமைப்பும் பராமரிப்பும் போக்குவரத்து அமைச்சின் பொறுப்பாகும். தல மன்றங்களினூடே சாலைகள் வகைப்படுத்தப்பட்டு ஒப்படைக்கப்பட்டாலும், போக்குவரத்து அமைச்சுக்காக சாலை வேலைகளை அவைகளே கவனித்து வருகின்றன. அவற்றுக்

கான அதிகாரிகள், வேலையாட்களுக்குப் போக்குவரத்து அமைச்சகமே சம்பளத்துக்கான பண உதவியும் செய்கிறது.

பெருகிவந்த மோட்டார் போக்குவரத்து பலப் பிரச்சனைகளை ஏற்படுத்தியது. அவற்றிற்கு அகலமான, நேர்த்தியான சாலைகள் தேவைப்பட்டன. சரக்கு வண்டிகள் (Lorries) கனரக வண்டிகள் செல்ல உறுதியான சாலைகள் வேண்டும். வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்தன. உறுதியான சாலைகள், புழுதியற்ற சாலைகள் உருவாயின. செலவும் அதிகரித்தது. மோட்டார்களுக்குப் பிரத்தியேக வரி வசூல் செய்யப்பட்டு, சாலை நிதியிலிருந்து (Central Road Fund) 40% முதல் 75% மான்யமாகச் சாலைகள் பராமரிப்புக்குத் தரப்பட்டது. 1909 முதல் 1937 வரை மோட்டார் வரி சாலைநிதி (Road fund) என்று ஒதுக்கப்பட்டது. அதிலிருந்தே சாலைகளுக்கானச் செலவுகள் செய்யப்பட்டன. 1955-க்குப் பிறகு அரசு சாலைகள் பராமரிப்புக்கென வரவு செலவுத் திட்டத்தில் தனி நிதி ஒதுக்கியது.

நல்ல தரமான சாலைகள் அமைக்கும் பொருட்டு 1909-ல் சாலைகள் அபிவிருத்தி நிதிச்சட்டம் (Development and Road Improvement Funds Act) ஏற்பட்டது. 1919-ல் இதன் பொறுப்புகள் போக்குவரத்து அமைச்சுக்கு மாற்றப்பட்டன. 1924-ல் லண்டன் போக்குவரத்துச் சட்டம் ஏற்பட்டது. நகரப்போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு அதிகாரம் போக்குவரத்து அமைச்சகத்துக்குத் தரப்பட்டது. 1930-ல் ஏற்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்துச் சட்டம் தல அதிகாரக்குழுக்கள் அனுமதி வழங்கும் முறையை மாற்றி அமைத்தது.

லண்டன் நகர் தவிர பிறபகுதிகளை மூன்று மண்டலங்களாகப் பிரித்து, மூன்று போக்குவரத்து ஆணையர்களை (Commissioner) ஏற்படுத்தியது. அவர்கள் அனுமதி வழங்கவும், போக்குவரத்தைக் கண்காணிக்கவும், புதிய மார்க்கங்களில் வாகன அனுமதியளிக்கவும், பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் வாகனங்கள், நேர அட்டவணை முதலியவற்றையும் கவனித்தனர். கட்டணம், போட்டி முதலியவற்றைக் கட்டுப்படுத்தினர்கள். அனுமதிகள் கனவாகனங்களுக்குத்தக்கபடி ஏ.பி.சி. என்ற வகையான அனுமதிகளை வழங்கினர். 1947-ல் ஏற்பட்ட சட்டம், நீண்ட தூரம் செல்லும் சரக்கு வண்டிகளை அரசு தன் அதிகாரத்துக்குட்படுத்தியது. எனினும் தனியார் நிறுவனங்களும் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1956-ல் ஏற்பட்ட சட்டங்களின்படி சாமான்கள் ஏற்றிச்செல்ல பிரிட்டிஷ் சாலை சர்வீஸ்கள், பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷன் ஆகியவை ஏற்

பட்டுள்ளன. தல நிர்வாகம், பிறவிடங்களில் இவ்வேலைகளைச் செய்து வருகின்றது.

போக்குவரத்துப் பிரச்சனை அநேகமாக நெடுஞ்சாலைகளில் இரா. நகர்ப்புறங்களில் குறுகிய சாலைகளிலேயே ஏற்படுகிறது. அவற்றைச் சமாளிக்கப் பல முறைகள் கையாளப்படுகின்றன. பாதைகளை அகலப்படுத்தியும், சாலை விதிகளை ஏற்படுத்தியும் தீர்க்கப்படுகின்றன, சாலை விபத்துக்களைத் தடுக்கப் பல சட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. 1968-ல் மட்டும் 6,810 பேர் விபத்துக்களில் இறந்தனர். 3,42,000 காயமுற்றனர். வேகத்தைக் குறைக்கக் கோரும் பலகைகளும், கைகாட்டிகளும், சட்டங்களும் இவ்விபத்துக்களைக் குறைக்க உதவுகின்றன. 1967-ல் ஏற்பட்ட சாலைப் பாதுகாப்புச் சட்டம், குறிப்பிட்ட அளவுக்குமேல் மது அருந்தியவர்கள் வாகனங்களை ஓட்டிச் செல்வதைத் தடை செய்கிறது. வாகனங்கள் பரிசோதனைக்குட்படுகின்றன. சக்கரங்களில் டயரின் தரம் நிர்ணயிக்கப்பட்டும், பயணிகளுக்குப் பாதுகாப்புப் பட்டைகள் பொருத்தவும் விதிமுறைகள் ஏற்பட்டன. வாகன ஓட்டிகட்குப் பயிற்சி, அனுமதி முறைகள் வகுக்கப்பட்டன; சாலைவிதிகளை அமுல் நடத்த காவல்துறை, பள்ளிகள், உதவுகின்றன. 1967-ல் ஏற்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் போக்குவரத்தை நிதானமாக நடத்த உதவும்படியாகின்றன. தானியங்கி (Automatic); தொகுப்பு யந்திரங்கள் (Computer) போக்குவரத்தைச் சரியாக நடத்த உதவுகின்றன.

ஒருவழிப் பாதை (Single traffic), வாகனங்களை நிறுத்தக் கூடாது (No Parking) எனும் அறிவிப்புப் பலகைகள், சுற்றுப்பாதை (Round about) இணைப்புப் பாதைகள் (By pass Road) போன்ற பல கட்டுப்பாடுகள் மூலமும், கட்டுப்பாட்டு விளக்குகள், கைகாட்டிகள் மூலமும் போக்குவரத்துப் பிரச்சனைகள் சரிக்கட்டப்படுகின்றன. இருப்பினும் பெருகிவரும் மோட்டார் போக்குவரத்து பெரும்பிரச்சனையாகவே உள்ளது. 1904-ல் மோட்டார் வாகனங்கள் 18,000 ஆக இருந்தது. 1920-ல் 5,51,000 ஆகவும் 1957-ல் 24,61,000 ஆகவும், 1968-ல் 145 மிலியனுகவும் உயர்ந்தது. 2010-ஆம் ஆண்டில் 40 மிலியனை அது எட்டலாம். 1990-ல் தற்போதுள்ளதைப்போல் இருமடங்கு இருக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.[1] 1948 ஜனவரியில் ஏற்பட்ட பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷன் (British Transport Commission) தேசியமயமாக்கப்பட்ட சாலைகளின் போக்குவரத்தை 5 கம்பெனிகளை ஏற்படுத்திக் கவனித்து வருகிறது. 1962-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் அக்கமிஷனைக்

1—Britain 1970-An Official Hand Book. P. 333,334.

கலைத்து 5 வாரியங்களையும் இணைத்து, போக்குவரத்துத் தொகுப்பு நிறுவனத்தை (Transport Holding Company) ஏற்படுத்தியது. 1968-ல் போக்குவரத்துச் சட்டம் பிரயாணியர் போக்குவரத்து ஆணைக் குழுக்களை (Passengers Transport Activities—P.T.A.) ஏற்படுத்தியது. அக்குழுக்கள் குறிப்பிட்டப் பகுதிகளில் போக்கு வரத்து வசதிகளைக் கவனித்து வருகின்றன.

1968 ஏப்ரலில் சுமார் 1,97,430 மைல்கள் பெருஞ்சாலைகளில் 8379 மைல்கள் நெடுஞ்சாலைகளும், 540 மைல்கள் மோட்டார் சாலைகளும், 20216 மைல்கள் முக்கியச் சாலைகளும், 1,68,295 மைல்கள் பிற சாலைகளும் ஆகும். 1966-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் சாலைகளை முக்கியச் சாலைகள், மோட்டார் சாலைகள் எனப் பிரித்தன. 1969-70 ஆண்டில் சாலைகட்காக, பிரிட்டன் 300 மிலியன் பவுன் செலவு செய்தது. நகரப்புறச் சிக்கல்களைத் தீர்க்கவும், நாட்டின் பல பாகங்களையும் இணைக்கவும் பெருமுயற்சி செய்யப்படுகிறது. லண்டன், பர்மிங்ஹாம், கிளாஸ்கோ, பிரீஸ்டல், மான்செஸ்டர், லீட்ஸ், நியூகாசில் போன்றவை இணைக்கப்பட்டன. 1969-ல் 2250 மிலியன் பவுன் திட்டம் மேலும் பல சாலைகளை அமைக்க ஏற்பட்டது. பல புதிய மோட்டார் சாலைகளும், பிற சாலைகளும் உருவாக்கத் திட்டங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.

பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் குழுவின் (British Transport Commission) பிரதிநிதியாக லண்டன் நகரப் போக்குவரத்து வசதிகளை லண்டன் பிரயாணிகள் போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷன் (London Passengers Transport Corporation) கவனித்து வருகின்றது. இது லண்டனிலுள்ள பகுதிகளில் மட்டும் சுமார் 2000 சதுரமைல் பரப்பளவில் 10 மிலியன் மக்களுக்கானப் போக்குவரத்து வசதிகளைக் கண்காணிக்கிறது. வாகனங்களைப் புதுப்பித்தல், வசதிகளைப் பெருக்குதல் போன்றவற்றையும் அது கவனித்து வருகிறது. பின்னர் ஏற்பட்ட லண்டன் போக்குவரத்துக் கழகமும் (London Transport Board) மாற்றி அமைக்கப்படவுள்ளது. சாலைகள் பற்றி ஆராய, சாலையாராய்ச்சி ஆய்வகம் (Road Research Laboratory) உள்ளது. அது சாலைகளை உருவாக்குதல், பராமரித்தல், விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல் போன்றவற்றை ஆராய்ந்து வருகிறது. சாலைகளுக்கு உபயோகிக்கும் பொருட்களைக் கொண்டு உறுதியான, பாதுகாப்பான சாலைகள் அமைப்பதை ஆராய்கிறது. புது முறைகளையும் பொருட்களையும் கொண்ட நவீன சாலைகளை அமைக்க யோசனை சொல்வது, அவற்றைச் செயல் படுத்துவது போன்ற காரியங்களைக் கவனித்து வருகிறது. அது சாலைப் பிரச்சனைகளைத் தீர்த்து வைக்க உதவுகிறது.

பாலங்கள் :-

ஆதிகாலந் தொட்டே சாலைகளை உருவாக்கும்போது குறுக்கிடும் ஆறுகளின்மேல் பாலங்களை அமைப்பது ஒரு பிரச்சனையாகவே இருந்துவந்தது. இன்றும் நார்மானியர்கள் காலப் பாலங்களை இங்கிலாந்தில் காணலாம். முதலில் ஆறுகளின் நடுவே பெரும் பாறைகளையாவது, கற்குவியல்களையாவது ஏற்படுத்தி அதன்மேல் தூண்களைக்கட்டி, பாலங்களை ஏற்படுத்தினர். லண்டன் பாலம், (London Bridge) அவ்வகையானதாகும். திருச்சபைகள் இவற்றிற்கு உதவின. ஆனாலும் 18-ஆம் நூற்றுண்டில் ஸ்மீட்டன், டெல்போர்டு, ரென்னி ஆகியோர் பல பாலங்களைக் கட்ட முயற்சி எடுத்துக் கொண்ட பின்னரே அநேக பாலங்கள் உருவாயின. பெருங்குழாய்களை ஆற்றில் இறக்கி அவற்றினுள் கற்களால் தூண்கள் உருவாக்கப்பட்டு பாலங்கள் இணைக்கப்பட்டன. பின்னர் துளைப்பான்கள் (Shafts) ஆற்றின் தரையில் (River Bed) பாறை தட்டும் வரை நுழைக்கப்பட்டு தூண்கள் கட்டப்பட்டன. ரென்னி கட்டிய பாலங்களில் எடின்பர்க்குக்கு (Edinburgh) அருகில் லீத் என்னுமிடத்திலும் 1817-ல் கட்டிய வாட்டர்லூ பாலமும் (Waterloo Bridge) சிறந்தனவாகும். 1831-ல் லண்டன் பாலம் (London Bridge) கட்டப்பட்டது. பெர்த் (Perth)-ல் ஸ்மீட்டன் ஒரு பாலம் அமைத்தார். நீரினுள் வட்டமாகக் கட்டைகளை அமைத்து அதனுள்ளே உள்ள நீரை வெளியில் இறைத்து நன்கு தூண்களைக் கட்டிய பின் பாலம் அமைக்கப்பட்டது. ஏழு வளைவுகளும் 900 அடி நீளமும் கொண்ட பாலத்தை ஸ்மீட்டன் அமைத்தார். மீனாய் தொங்குபாலத்தை (Menai Suspension Bridge) டெல்போர்டு அமைத்தார். நீர்வழிக் கப்பல்களுக்குத் தடையின்றிச் சங்கிலிகளால் பாலம் பிணைக்கப்பட்டுள்ளது. பின்னர் இருப்புப்பாதைக்கட்காகப் பாலங்கள் அமைக்கப்படும்போது, இவர்களின் உழைப்பு மிகவும் உதவியாக அமைந்தது. 1963-ல் மெட்வே பாலம் (Medway Bridge) 2 3 மில்லியன் பவுன் செலவில் கட்டப்பட்டது. 1964-ல் பிர்த்ஆப்போர்த் (Firth of Forth) உலகிலேயே நீளமான பாலமாக உருவாயிற்று. தொங்கு பாலங்களில் சிறப்பான செவர்ன் பாலமும் (Severn Bridge), 7000 அடி நீளமுள்ள பிர்த்ஆப்டே (Firth of Tay) எனும் பாலமும் 1966-ல் திறக்கப்பட்டன. எர்ஸ்கினில் (Erskine) கிளைட் (Clyde) பாலம் கட்டப்பட்டுவருகிறது.

இதே போலக் குகை வழிகளும் (Tunnels) கட்டப்பட்டுள்ளன, 1967-ல் டைன் குகையும் (Tyne Tunnel), பிளாக்வால் குகையும் (Blackwall) ஏற்பட்டன. 1963-ல் தேம்ஸுக்கடியில் டார்ட்போர்டு -புர்ப்ளீட், (Tartford-Purfleet) குகை 11 மிலியன் பவுன் செலவில் 1963-ல் திறக்கப்பட்டது. 1967-ல் 20 மிலியன்

பவுன் செலவில் மெர்ஸி குகை (Mersey Tunnel) கட்டி முடிக்கப் பட்டது. தேம்ஸ்மெட்டில் (Thamesmead) லண்டன் மோர்ட்டார் வழி ஒன்று தேம்ஸுக்கு அடியில் குகை வழியாகக் கட்டப்பட வுள்ளது. பாலங்கள், குகை வழிகள் சாலை, இருப்புப்பாதை வளர்ச் சிக்கு மிகவும் முக்கியமானவை என்பது மட்டுமல்லாது இவை களன்றி சாலைகள், இருப்புப்பாதைகள் வளர்ச்சியடைந்திருக்க முடியாது என்பதும் தெளிவு.

கால்வாய்கள்

சாலைகள் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டும், தொழில் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் அளவுக்குப் பொருள்களைக் கொண்டு செல்லும் வசதி ஏற்படாமலேயே இருந்தது. கனமான பரிமாணத்தில் பெரிய பொருட்களை எடுத்துச் செல்லுவது நீர்வழிகள் மூலமே எளிதாகவும், சிக்கனமாகவும் இருந்தது. கால்வாய்கள் ஆறுகள் பக்கம் இருந்த நகரங்கள் முக்கியத்துவமடைந்தன. கால்வாய்ப் போக்குவரத்து இங்கிலாந்துக்குப் புதிதல்ல. பிரிஸ்டல், க்ளஸ்டர் ஆகிய நகரங் கள் சரக்குகளைப் பெறவும், விநியோகிக்கவும், ஆவன் (Avon) செவர்ன் (Severn) நதிகள் பெரிதும் உதவின. எக்ஸ்டர் (Exeter) டாம்டன் (Tamton) ஆகிய நகரங்கள் உள்நாட்டு வெளிநாட்டு வாணிபத்தை எக்ஸ் (Exe) பாரட் (Parret) மூலம் நடத்தின.

இலண்டன் நகரமும், தேம்ஸ் நதியாலேயே சிறப்பை அடைந் தது. படகுகள் சுமார் 50 டன் எடையுள்ள சாமான்களை ஏற்றி, இறக்கிவந்தன. வை (Wye) நதி மூலம் ஹெரிபோர்டு (Hereford) நிலக்கரியையும், இரும்புத்தாதுவையும், கரி முதலியவற்றையும் பெற்றது. ஸ்டோர் பிரிட்ஜ் சந்தை (Stourbridge fair) ஓஸ் (ouse) மூலம் பொருட்களைப் பெற்றது. இலண்டனுக்கு கிளஸ்டரிலிருந்து பாற்பொருட்கள் தேம்ஸ் மூலம் வந்தன. டான் (Don) ஹம்பர் (Humber) நதிகள் மூலம் ஷெப்பீல்ட் வெட்டுக்கருவிகளை அனுப்பி யது. 16-ஆம் நூற்றுண்டில் வாணிபப்பெருக்கம் கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்ய முடுக்கியது. கால்வாய்களை அகலப்படுத்தவும், வளைவுகளை நிமிர்த்தவும், ஆழப்படுத்தவும், அவற்றை ஆறுகளுடன் இணைக்கவும், துறைமுகங்களுடன் தொடர்புபடுத்தவும் திட்டமிடப் பட்டது. ஆறுகளில் பல போக்குவரத்திற்குச் சில பருவங்களில் அதிகமாகப் பயன்படாமல் போனாலும், அவற்றின் அருகில் உள்ள நகரங்கள் மட்டுமே பயன்பெறும் எனினும், போக்குவரத்து மெதுவாகவே நடைபெறும் எனினும், அவற்றின் மூலம் போக்கு வரத்து நடத்துவது, குறைந்த செலவானதாலும், வேறு வகையான போக்கு வரத்துச் சாதனங்களில்லாமையால் அவை மிகவும் உபயோகமாய் இருந்தன.

நிலக்கரி, தாதுப்பொருட்கள் போன்ற கனமான, பெரிய சாமான்களை எளிதில், லாகவமாக, குறைந்த செலவில் தொழிற்சாலைகள் உள்ள நகரங்கட்கும், துறைமுகங்களுக்கும் கால்வாய்கள் மூலம் எடுத்துச் செல்ல முடியும். பிரான்சிலும், ஹாலந்திலும் இவை புழக்கத்திலிருந்தன. எகிப்திலும், சீனத்திலும் ஆதிகாலத்திலிருந்தே நீர்வழிப் போக்குவரத்து உண்டு. இங்கிலாந்தில் அயரையும் (Aire) கால்டரையும் (Calder) இணைத்த கால்வாய் முதன் முதலில் கட்டப்பட்டவற்றுள் ஒன்றாகும். கால்வாய்க் கதவுகளைக் கொண்ட இதில் தட்டைப்படகுகள் சென்றுவந்தன. 1720-ல் இர்வெல் (Irwel) மெர்சி (Mersey) ஆறுகள் இணைக்கப்பட்டதனுல் லிவர்பூலுக்கும், மான்செஸ்டருக்கு மிடையில் நிர்வழிகள் ஏற்பட்டன. தேம்ஸ், ஏவன், செவர்ன் நதிகளை இணைத்துப் பிரிஸ்டலேயும், இலண்டனையும் இணைக்க ஆளவர்க்ரரம் வெல்லுக்கு யோசனை கூறப்பட்டது. இதுபோன்ற வேலைகள் பல நடப்பினும், உண்மையில் கால்வாய்கள் யுகம் 1760-ல் ஏற்பட்ட பிரிட்ஜ் வாட்டர் கால்வாயிலிருந்தே (Bridgewater) துவக்கம் என்று கூறலாம். அதே காலத்தில் பல சாலைகளும் அமைக்கப்பட்டன என்பது அறியத்தகுந்தது. சாலை நிபுணர் டெல்போர்டு வாய்க்கால் வெட்டுவதிலும் வல்லவராவார்.

அப்போது மான்செஸ்டர் நகரம் துணித்தொழிலில் முன்னேற்ற மடைந்திருந்தது. ஆனல் அதை இணைக்கும் சாலைகளின் நிலை மிக மோசமாகயிருந்தது. குளிர்காலங்களில் அது தனித்தே நின்றது. சாலைகள் சேருகவும் போக்குவரத்துக்குச் சாதகமாயுமிராது. குதிரைகள் மீதே சாமன்கள் அனுப்ப முடியும். பிரிட்ஜ்வாட்டர் கோமகனுக்கு வூர்ஸ்லியில் (Worsley) நிலக்கரிச் சுரங்கங்களிருந்தன. நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்வது கடினமாயும், செல்வு மிக்கதாயுமிருந்ததாலும் அவற்றைத் தவிர்க்க மான்செஸ்டரையும், வூர்ஸ்லியையும் இணைக்கத் திட்டமிட்டார். 18-ஆம் நூற்றுண்டின் புகழ்மிக்க கால்வாய் வெட்டும் பொறியியலராய்த் திகழ்ந்த ஜேம்ஸ் பிரீன்ட்லேயிடம் (James Brindley) இவ்வேலையை ஒப்படைத்தார்.

ஜேம்ஸ் பிரீன்ட்லே 1716-ல் பக்ஸ்டனுக்கு (Buxton) அருகில் ஒரு விவசாயி மகனுகப்பிறந்தவர். கல்வி வசதி கிட்டாத அவர் இளமையிலேயே ஆலைகள் (Mills) இயந்திரங்களின் மாதிரிகளைச் (Models) செய்வதில் வல்லவர். பயிற்சி பெற்றபின் அவர் ஆலை இயந்திரங்களை அமைப்பதிலும், பழுதுபார்ப்பதிலும் தேர்ந்தவரானுர். சின்னுட்களில் சிறந்த பொறியியல் மேதாவியாயும், புதியன கண்டுபிடிப்பவராயும் திகழ்ந்தார்.

பிரின்ட்லேயை பிரிட்ஜ்வாட்டர் அழைக்கும்போது முன்னவரின் புகழ ஓங்கிக் கொண்டிருந்தது. 1759-ல் பிரிட்ஜ்வாட்டர் கால்வாய் துவங்கி 1761-ல் முடிவுற்றது. கதவுகள் ஏற்படுத்திக் கட்ட பிரிட்ஜ்வாட்டர் யோசனை சொன்னதை நிராகரித்து ஆற்றின்மேல் கால்வாய்ப் பாலம் ஒன்றை 200 கஜம் நீளத்திற்கு 12 கஜம் அகலத்திற்கு மூன்று வளைவுகளைக் கொண்டதாக அமைத்து, புதிய சாதனையைக் காட்டினார். இதனால் மான்செஸ்டர் பல பயன்களைப் பெற்றது. அதைச் சுற்றிலும் நிலக்கரி விலை பாதியானது; ஆலைகள் பல தோன்றின; மலிவு விலையில் போதுமான நிலக்கரி கிடைத்தது. கோமகனுக்கு நிலக்கரி மூலம் லாபம் பெருகியது. பிரிட்ஜ்வாட்டர் அடுத்து பிரின்ட்லேயைக் கொண்டு மான்செஸ்டரை லிவர்பூலுடன் இணைக்கும் கால்வாயை வெட்டினார். இதன் மூலம் மான்செஸ்டர், ரன்கார்ன் (Runcorn) லிவர்பூல் இணைக்கப்பட்டன. லிவர்பூலின் பின்னிலம் பெரும் பயனடைந்தது. இரு கால்வாய்கட்கும் 2,26,000 பவுன்கள் செலவாயின. அவை நல்ல லாபத்தைக் கொடுத்ததுடன், போக்குவரத்துச் செலவை வெகுவாகக் குறைத்தன. 1772-ல் அக்கால்வாய், படகுகள் மூலம் பிரயாணிகளைத் தலைக்கு ஒரு ஷில்லிங் பெற்று ஏற்றிச் சென்றனர்.

அவ்வெற்றி பற்றிச் சந்தேகித்த பலருக்கு இக்கால்வாய்கள் வெட்டி முடிக்கப்பட்டது, ஆச்சரியத்தைக் கொடுத்தது. அவர்கள் கால்வாய்களில் கவனம் செலுத்தத் துவங்கினர். பிரின்ட்லே தலை சிறந்த பொறியியலராகவும், பொறியியற் துறையின் ஆலோசகராகவும் திகழ்ந்தார். பின்னர் சுமார் 40 ஆண்டுகளில் பல கால்வாய்கள் வெட்டப்பட்டன. 1777-ல் பெருநெடுங்கால்வாய் (Grand Trunk Canal) மெர்சி, ட்ரன்ட், செவர்ன் நதிகளை இணைத்து லிவர்பூல், ஹல், பிரிஸ்டல் ஆகிய இடங்களுடன் எளிதான போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தியது. இதனால் மட்பாண்டத் தொழில் வளர்ச்சியை ஏதுவாக்கியது. மட்பாண்டங்களைப் பாதுகாப்பாக ஏற்றிச் செல்லவும் உதவியது. பின்னர் இத்துடன் இலண்டனையும் இணைத்து பெருஞ் சந்திப்புக்கால்வாய் (Grand Junction Canal) மூலம் நாட்டிலுள்ள பெரும் துறைமுகங்கள் நான்கினை இணைத்தன. 1796-ல் "கால்வாய்ப்பித்து" (Canal Mania) ஏற்பட்டதன் காரணமாக சுமார் 81 கால்வாய்ச் சட்டங்கள் ஏற்பட்டு, பல கால்வாய்கள் வெட்டப்பட்டன. 18-ஆம் நூற்றுண்டில் இங்கிலாந்தில் வலைபோல பல கால்வாய்கள் வெட்டப்பட்டு நீர்வழிகள் ஏற்பட்டன. 1830-ல் வொர்செஸ்டர்ஷையர் கால்வாய், பர்மிங்ஹாம் கவுண்ட்ரி கால்வாய் ஏற்பட்டது. 1834-ல் சுமார் 4000 மைல் நீளத்துக்குக் கால்வாய்களும் நாவாய் வழி ஆறுகளுமிருந்தன. கால்வாய் வரலாற்றில் குறிப்பிடத்தக்கப்பொறியியலர்கள் டெல்போர்டு, ஸ்மீட்டன், ரென்னி ஆகியோர்

சாலை அமைப்பதிலும் நிபுணர்களாம். செஸ்டரையும், ஷ்ரூஸ் பரியையும் இணைக்கும் எல்ஸ்மீர் கால்வாயையும் (Ellesmere Canal), கலிடோனியன் கால்வாயையும் (Caledonian Canal) டெல்போர்டு அமைத்தார். போர்த்க்ளைட் கால்வாயை (Forth Clyde Canal) ஸ்மீட்டன் உருவாக்கினர். ரென்னி என்பவர் கென்னட் ஏவன் கால்வாயை (Kennet Avon Canal) வெட்டினர். லிவர்பூல்-லீட்ஸ் கால்வாய், கால்வாய்களில் அற்புதமாகும். அது 1,20,00,000 பவுன் செலவில் நாற்பத்தொரு ஆண்டுகளில் கட்டி முடிக்கப்பட்டது. அது மூன்று கால்வாய்ப் பாலங்களைக் கொண்டது. இது ஒரு மைல் நீளக் குகை வழியாகச் செல்கிறது. டெல்போர்டு பின்னர் 2-வது குகைவழி ஒன்றை அதற்கு ஏற்படுத்தினர். இவை அனைத்துமே உள்நாட்டு நீர்வழிகள் எனக் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

18-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலும் 19-ஆம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியிலும் இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் பெருந் துணையாகக் கால்வாய்கள் விளங்கின. ஆறுகட்கு அருகிலில்லாததால் விருத்தியடையாத பகுதிகள் கால்வாய்களால் பெரும் பயனடைந்தன. போக்குவரத்து எளிதாகக்கப்பட்டது. கனமான, பெரிய சாமான்களைக் குறைந்த செலவில் எடுத்துச் செல்வது முடிந்தது. வாய்க்கால்கள் இரும்பு நிலக்கரித் தொழில் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாக அமைந்தன. பேரளவுத் தொழில்கள் இதனுல் விருத்தியடைந்தன. ஆலைகள் பெருகின. மக்கள் கூட்டம் சேர்ந்தது. நகரங்கள் உருவாயின. போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் சரியாக இல்லாததால் நகரங்கள் உருவாகாமலிருந்தன. கால்வாய்கள் அமைப்புக்கேற்ப நகரங்கள் வளர்ந்தன. நாட்டின் உட்பகுதியில் அமைந்திருந்த நகரங்கள் வளர்ச்சிக்குக் கால்வாய்கள் பெரிதும் உதவின. உடைந்துபடும் பொருட்களாகிய மட்பாண்டங்கள், சீனுக்களிமண் பொருட்களை எளிதில் எடுத்துச் செல்ல முடிந்ததால் ஸ்டாப்போர்டுஷையர் (Staffordshire) போன்ற இடங்களில் மட்பாண்டத் தொழில் மூன்று பங்காக வளர்ந்தது. துறைமுகங்களின் பின்னிலங்கள் அபிவிருத்தியடைந்தன. லிவர்பூல் துறைமுகம் சிறந்த வணிகத்துறை ஆயிற்று. விவசாய உற்பத்திப் பொருட்களை அங்காடிகட்கு எடுத்துச் சென்று நல்ல விலைக்கு விற்க விவசாயிகளால் முடிந்தது. உரங்களை எடுத்து வரவும் அவை பெரிதும் உதவின. விவசாய வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் வசதியாக அமைந்தன. அதேபோல் அவையின்றி இரும்புத்தொழில் வளர்ச்சி அடைந்திருக்க வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்காது. எரிபொருட்கள் தடையின்றிக் கிடைத்ததாலும், குறைந்த செலவில் எடுத்துச் செல்ல முடியாததாலும் பொருட்களின் உற்பத்தியிலே குறைந்தது. உணவு எடுத்துச் செல்வதும்; மலிவான விலையும் சாத்தியமாயிற்று. 100

மைல்கட்கு ஒரு டன் கோதுமையை எடுத்துச் செல்வதற்கான செலவு இருபது பவுனிலிருந்து 5 பவுனுகக் குறைந்தது.

துறைமுகங்கள், கப்பல்கள், படகுகள் வளர்ச்சி அடைந்ததால் வேலை ஒப்பந்தக்காரர்கள், நிலமளப்பவர்கள், மாலுமிகள் போன்ற புது இனத் தொழிலாளர்கள் குழுப்பு உருவானது. இவர்கள் இருப்புப்பாதை அமைப்பிற்குப் பெரிதும் உதவினர். வாணிபத் துறையில் பல மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன.

கால்வாய்ப் போக்குவரத்தில் பல குறைபாடுகள் இருந்தன. கதவுகள், குகைகளின் அடைப்பால் கால்வாய் மூலம் செல்லும் படகுகள் நீண்ட நேரம் சாமான்களை ஏற்றிக்கொண்டு காத்திருக்க வேண்டியதிருந்ததால் போக்குவரத்து மிகமிக மெதுவாகவே நடைபெற்றது. போக்குவரத்து அதிகமாகவே காலவிரயமும் அதிகமாயிற்று. இவற்றின் நெருக்கடியைக் குறைக்கவும், போக்குவரத்தைத் துரிதப்படுத்தவும் நீராவி மூலம் படகுகளைச் செலுத்தும் முயற்சி, கால்வாய்கள் சில இடங்களில் மிகவும் குறுகலாக இருந்த காரணத்தால் தோல்வியுற்றது. மேலும் கால்வாய்ப் பாலங்களும், குகை வழிகளும் இடையூருக இருந்தன. கரைகளில் பெரும் கிடங்குகளும், கட்டிடங்களும் கட்டப்பட்டிருந்ததால் கால்வாய்களைப் பெரிதாக்குவதும், அகலப்படுத்துவதும், இயலாததாயிற்று. கால்வாய்க் கம்பெனிகள் பலவாக இருந்ததாலும், கால்வாய்கள் ஒரே சீராக அமையாததாலும் சரக்குகளைப் பலவிடங்களில் கால்வாய் அமைப்புக்கேற்பப் படகுகளில் மாற்றி ஏற்றப்பட வேண்டியிருந்தது. இதனுல் செலவும், கால விரயமும் அதிகரித்தது. தொழில் வளர்ச்சி, போக்குவரத்து வசதிகளையும், வளர்ச்சியையும் மிஞ்சியதால் தொழில்கள் சற்று பாதிக்கப்பட்டன. இருப்புப்பாதைகள் ஏற்பட்டபின் இவற்றின் முக்கியத்துவம் குறைய ஆரம்பித்தது.

தலையிடாக் கொள்கை காரணமாக அரசு கால்வாய்கள் அமைப்பதற்கு எவ்வித உதவியும் செய்ய முன்வரவில்லை. தனியார் நிறுவனங்களே அவற்றைக் கவனித்து வந்தன. இதனுல் கால்வாய்கள் சரியாகத் திட்டமிடப்படாததுடன், ஒரே சீராகவும் அமையவில்லை. அவற்றின் நீளம், அகலம், மதகுகள் அமைப்பு வெகுவாக மாறுபட்டன. கால்வாய் நிறுவனங்கள் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லும் பொறுப்புக்களை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கவில்லையாதலால் திட்டமிடப்பட்ட கால்வாய் வழிகள் ஏற்பட வசதியில்லாது போயிற்று. கால்வாய் நிறுவனங்கள் கால்வாய் உபயோகத்தைமட்டும் கவனித்தன. சரக்குகளை ஏற்றிச்செல்லும் நிறுவனங்கள் சரக்குகளை அவற்றின் மூலம் எடுத்துச் செல்ல மட்டுமே ஏற்பட்டன. ஆகவே கால்வாய்ப் போக்குவரத்தை விரும்பியவர்கள் இரட்டை ஒப்பந்தங்களைச் செய்ய

வேண்டியிருந்தது. அது கடினமாயும், அதிகச் செலவுடையதாயும் இருந்தது. இரண்டு நிர்வாகமும் குறிப்பிட்டக் கட்டணங்களை ஏற்படுத்தாது இஷ்டப்படி தொகைகளை வசூல்செய்தன. இவ்விரண்டிற்கும் முடிவு கட்டும் காலனாக இருப்புப்பாதை தோன்றியது.

கால்வாய்கள் தோன்றிய காலத்தில் நல்ல வருமானம் கிடைத்தது. பங்குதாரர்களுக்கு நல்ல லாபமும் கிடைத்து வந்தது. இருப்புப்பாதையின் தோற்றம் கால்வாய்களைப் பாதிக்க ஆரம்பித்தது. சில நிறுவனங்கள் தங்கள் நட்டத்தைப் போக்க ஒன்றாக இணைந்தன. சில, தாங்களே சரக்கேற்றிச் செல்லும் பொறுப்பை ஏற்றன. இருப்புப் பாதைகளின் வேகமான, குறைந்த செலவுப் போக்குவரத்துடன் கால்வாய்கள் போட்டியிட முடியவில்லை. கால்வாய்களின் மூலம் சரக்குகளை அனுப்புவதிலுள்ள பல இடர்ப்பாடுகள் இருப்புப் பாதையில் தவிர்க்கப்பட்டதால், கால்வாய்கள் கவர்ச்சியற்றனவாக ஆயின. நிலக்கரி, இரும்பு முதலியவற்றை எளிதாகவும், வேகமாகவும் எடுத்துச் செல்ல இருப்புப்பாதை உதவியது. எனவே இவ்விரண்டிற்கும் கடும் போட்டி உருவானது.

1840-முதல் 1845-வரை இப்போட்டியைக் கால்வாய்கள் சமாளித்தன. ஆனால் இருப்புப்பாதையின் போட்டி வரவர அதிகரித்தது. கடலோர வாணிபத்தைக் கால்வாய்கள் பறித்திருந்தன. ஆனால் 19-ஆம் நூற்றாண்டில் நீராவிக் கப்பல்கள் புகுத்தப்பட்டதும் கடலோர வாணிபத்தைக் கால்வாய்கள் இழந்து விட்டன. மேலும் இருப்புப்பாதையும் நீராவிப் படகும் குறிந்த நேரத்தில், நிறையப் பொருட்களைக் குறைந்த செலவில், உரிய இடங்களில் கொண்டு தந்ததால் கால்வாய்கள் கவர்ச்சியற்றனவாயின. அரசு விரும்பியுங் கூட கால்வாய்களின் நலிவைத் தவிர்க்க முடியாது போயிற்று. அரசு ஏற்கனவே வருமானமற்ற கால்வாய்களின் நிர்வாகத்தால் நட்டமடையும் போது பிற கால்வாய்களின் நிர்வாகத்தை எடுத்துக் கொள்ளத் தயாராயில்லை.

உள்நாட்டு வாணிப முறை மாற ஆரம்பித்தது. இருப்புப் பாதை மூலம் சரக்குகளை அனுப்புவது எளிதாயிற்று. கால்வாய்ப் பட்கில் ஒரு முழுப்படகையும் நிரப்புமளவுக்கும், கட்டணம் தருமளவுக்கும் சாதாரணத் தொழிலதிபர்களிடம் சரக்கும் பணவசதியும் இல்லை. சரக்குகளைக் குறைந்த அளவில்கூட இருப்புப்பாதை மூலம் அனுப்ப முடிந்தது. பெயரளவு சாமான்களைப் படகிலிருந்து படகுச் சொந்தக்காரர் நினைத்தபோது இறக்குவதாலும், கரைகளில் கொட்டி வைப்பதாலும் வியாபாரிகட்குப் பெரும் நட்டம் ஏற்பட்டது. ஆனால் இரயில் பெட்டிகளில் எப்போது வேண்டுமானாலும் இறக்கிக் கொள்ளவும், சேமிப்புக் கிடங்குகளும் ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்ததாலும்

பல நஷ்டங்கள் தவிர்க்கப்பட்டன. விவசாயி தன் தானியத்தையும், பாற்பொருட்களையும், அழுகும் பொருட்களாகிய காய்கறி முதலிய வற்றையும் (Perishables) படகு மூலம் அனுப்புவதில் உள்ள தாமதம், சேதம் இருப்புப்பாதைகளால் தவிர்க்கப்பட்டன. அதிகத் தாமதமின்றி, சேதமின்றி விரைவாகச் சரக்குகளைக் கொண்டு சேர்த்ததால் கால்வாய்ப் போக்குவரத்துக்குப் பதில் இருப்புப் பாதையையே யாவரும் விரும்பினார்கள். நிலக்கரி, கட்டிடச் சாமான்களையும் கூட இரயிலில் அனுப்பி வேண்டும்போது மட்டும் எடுத்துக் கொள்ள வசதிகள் காலஅளவு தரப்பட்டதால் இருப்புப் பாதைகள் மூலம் சாமான்களை அனுப்புவதும் பெறப்படுவதும் விரும்பப்பட்டது.

1883-ல் கால்வாய்களின் தளர்ச்சி நிலைமையை ஆராய ஒரு குழு ஏற்பட்டது. அது கால்வாய்கள் திறம்பட நிர்வகிக்கப் படாமையையும் இருப்புப்பாதையின் போட்டியையும் சுட்டிக்காட் டின. இருப்புப்பாதை நிறுவனங்கள் விலைக்கு வாங்கித் தாங்களே நிர்வகித்தும், பலவற்றைச் செயல்பட விடாமலும் தடுத்துவிட்டன. 1846-க்குள் சுமார் ⅓ பங்கு கால்வாய்களை இருப்புப்பாதை நிறு வனங்கள் வாங்கிவிட்டன. அவ்வாறு வாங்கப்பட்டச் சில கால்வாய் கள் நன்கு பராமரிக்கப்பட்டன. இருப்புப்பாதைகள் கால்வாய்களை விடச் சிறப்பானவை என்பது இயற்கையேயாயினும், இருப்புப் பாதைகள்தாம் கால்வாய்களின் அழிவுக்கு முற்றிலும் காரணம் என்பதை முழுவதையும் ஒப்புக்கொள்ள வியலாது. கால்வாய்கள் சீராக அமைக்கப்படாததும், சுங்கங்கள் தாறுமாறாக வசூலிக்கப் பட்டதும், அவை நன்கு பராமரிக்கப்படாததும், வளர்ந்து வரும் தொழில்களுக்கேற்பவும், போக்குவரத்தின் அதிகரிப்புக்கேற்பவும் நவீன மாறுபாட்டுகளுக்கேற்பவும் செம்மைப் படுத்தப்படாததுமே அவற்றின் நலிவுக்குக் காரணங்களாகும். இருப்புப்பாதை நிறுவன விருத்தியாளர்கள் (Railway Company Promoters) பல கால்வாய் களை வாங்கி அவற்றைச் செயலிழக்கச் செய்ததும் காரணமாகும்.

அரசின் அனுமதி பெறாது கால்வாய்களை மேலும் இருப்புப் பாதை நிறுவனங்கள் வாங்கலாகாது என 1888-ல் ஒரு சட்ட மியற்றப்பட்டது. கால்வாய்களின் தொகுப்பு நிறுவனம் ஒன்றை உருவாக்கவே அச்சட்டமியற்றப்பட்டாலும் அது மிகவும் தாமத மான நடவடிக்கையாகும். இத்தடை ஏற்பட்டிராவிட்டால் இருப் புப்பாதை நிறுவனங்கள் கால்வாய்களை வாங்கிச் சீர்திருத்தியமைந் திருக்கக்கூடும்.

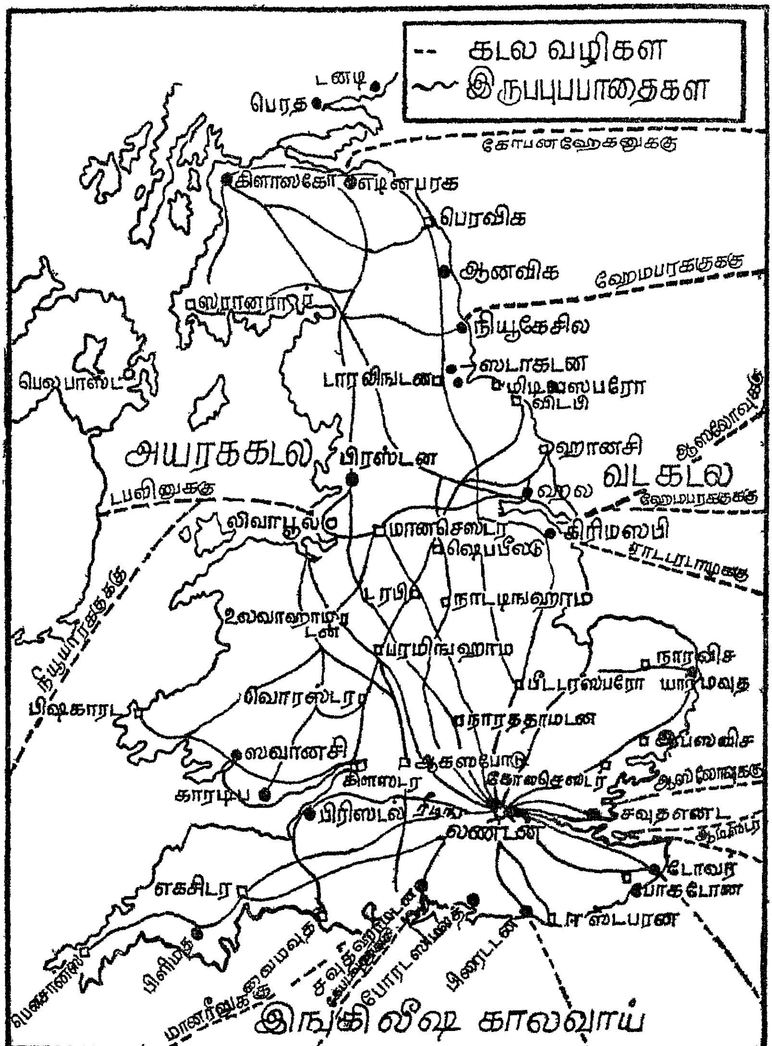
19-ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் பல லங்காஷயர் வியாபாரிகள் கூடி, மான்செஸ்டரில் தங்கள் சரக்குகளை ஏற்றுவதில் உள்ள

கஷ்டங்களைத் தவிர்க்க, லிவர்பூலிலிருந்து மான்செஸ்டருக்குக் கப்பல்கள் செல்லும் பெருங்கால்வாய் ஒன்றை அமைத்தனர். முப்பத்தாறு மைல் நீளமுள்ள இக்கால்வாய் ஆறு ஆண்டுகளில் கட்டி முடிக்கப்பட்டது. படகில் செல்லும் கப்பல் சரக்குகளுடன் மான்செஸ்டருக்கு வரக்கூடிய அளவில் நவீன வசதிகளுடன் இது கட்டப்பட்டுள்ளது. இது இங்கிலாந்தின் 3-வது பெரிய துறை முகமாகும்.

1906-ல் ஏற்பட்ட அரச ஆணைக்குழு 1909-ல் ஓர் அறிக்கையை வெளியிட்டது. கால்வாய்களைச் சீர்த்திருத்தி மெர்சி, ஹம்பர், தேம்ஸ், செவர்ன் நதிகளின் கழிமுகங்களைச் சீர்திருத்தி, படகுகளின் எடையளவைக் கூட்டி, கால்வாய்களைச் செப்பனிடப் பரிந்துரை செய்தது. நீர்வழிக்கழகம் (Waterways' Board) ஒன்றை உருவாக்குவதன் அவசியத்தை எடுத்துக் கூறியது. ஒரே நிர்வாகம்தான் அவற்றைத் திறம்பட நடத்தவியலும் என்றும், திருத்தியமைக்கும் செலவு கடுமையாகும் என்றும் குறிப்பிடப் பட்டது. அவற்றின் யோசனைகள் முழுமையாக ஏற்றுக் கொள்ளப் படவில்லை. ஆகவே மேலும் தொழில் வளர்ச்சியோ இருப்புப் பாதைப் போட்டிக் குறைவோ ஏற்படவில்லை.

உலகப் போரின் போது இருப்புப் பாதைகள் அரசுக்குச் சொந்தமாயின. அவற்றின் நிர்வாகத்தின் கீழிருந்த கால்வாய்களும் அரசின் அதிகாரத்திற்குட்பட்டன. 1947-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி போக்குவரத்துக்குழு; கப்பல் துறை உள்ளிட்டு, உள்நாட்டு நீர்வழி நிர்வாகம், கால்வாய்கள் ஆகியவற்றை ஏற்றுக் கொண்டது. இங்கிலாந்தில் பெரும்பாலான கால்வாய்கள் பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் குழுவின் கீழ் உள்ளன.

சில தனியாராலும், தல நிர்வாகத்தாராலும் நிர்வகிக்கப் படுகின்றன. 1955-லிருந்து நீர்வழி நிர்வாகத்துறை மூடப்பட்டு பிரிட்டிஷ் நீர்வழிகள் (British waterways) உருவானது. அதுவே கால்வாய்களை நிர்வகிக்கிறது. 1956-ல் போக்குவரத்துக் குழு 58 ஆண்டுகட்கு ஒருமுறை 55,00,000 பவுன் செலவில் கால்வாய்கள், ஆறுகள் ஆகியவற்றை அபிவிருத்தி செய்யவும், சிறு கால்வாய்களை மூடிவிடவும் தீர்மானித்தது. 1956-ல் ஏற்பட்ட விசாரணைக் குழு (Board of Survey) 1958-ல் அறிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டது. அதுமுதல் வகுப்பு, இரண்டாம் வகுப்பு, மூன்றும்வ நப்புக்களாகக் கால்வாய்களைப் பிரித்து ஒவ்வொரு வகைக் கால்வாய்களிலும் செய்யக்கூடிய அபிவிருத்திக்கான வழிவகைகளைப் பற்றிக் கூறியது. 1960-ல் அரசு உள்நாட்டு நீர்வழிகள் ஆணைக்குழு (Inland waterways Authority) ஒன்றினை நிறுவ வழி செய்தது.



(உதவியவர – V உ வடிவு) படம் 5

தற்போது பிரிட்டனிலுள்ள சுமார் 2,500 மைல் நீர்வழிகளில் 2,000 மைல் நீர்வழிகள் பிரிட்டிஷ் நீர்வழிகளின் அதிகாரத்தில் உள்ளன. பிற, தனியார், தல நிர்வாகத்தில் உள்ளன. சுமார் 7 அடி அகலமுள்ள படகுகளும், 25—30 டன்கள் ஏற்றிச் செல்லும் படகுகளுமே செல்லவியலும். பிற அகலமானவை, பெரியவை. சில, 750 டன் படகுகள் கூடச் செல்ல வசதியானவை. கலிடோனியன், கிரீனன் கால்வாய்கள் அவ்வகையானவையே. சுமார் 340 மைல் நீர்வழிகள் வாணிப வழிகளாகும். கழகத்துக்கும், போக்குவரத்து அமைச்சுக்கும் ஆலோசனை கூற ஒரு குழு ஏற்பட்டுள்ளது.

1968-ல் நீர்வழிகளில் 7 மிலியன் டன் சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டதில் 3 மிலியன் டன் நிலக்கரியும், 1½ மிலியன் டன் திரவப் பொருட்களும், 2½ மிலியன் டன் பலதரப்பட்ட சாமான்களுமாகும். ஆற்றுக் கால்வாய்களான (Canalized river) சுமார் 300 மைல் நீளக் கால்வாய்களில் 97% பெருநீர் வழிகளாகும். கழகத்துக்கு 13 இழுப்புப் படகுகளும், 29,350 டன்கள் ஏற்றக்கூடிய 646 படகுகளும் உள. அதில் 58 படகுகள் விசையால் செலுத்தப்படக் கூடியவையாகும்.

கழகம் வாணிப விருத்திக்கு உதவியாக வாணிப வழிகளில் அபிவிருத்தி செய்து வருகிறது. அவற்றில் குறிப்பிடக் கூடியவை யார்க்ஷயர்—ஹம்பர்சைட் பகுதிகளில் உள்ளவையும், ட்ரன்ட்-லீவர் நாவாய்வழி, வெஸ்டன் கால்வாய், லீ நாவாய்வழி, கிளஸ்டர்—ஷார்ப்பனஸ் கால்வாய், கலிடோனியன், கிரீனன் கால்வாய்களாம். 1968-ல் பிரிட்டிஷ் நீர்வழிக் கழகத்துக்கு வருமானம் 5.1 மிலியன் பவுனாகும். பொழுது போக்கிற்கும் மனமகிழ்வுக்காகவும் கால்வாய் உபயோகம் உற்சாகமூட்டப்படுகிறது. அதன் மூலம் வருமானம் 1,47,000 பவுன்கள் கிடைக்கிறது. மேலும் அபிவிருத்திக்கான முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டாலும் பழைய உன்னத நிலையைக் கால்வாய்கள் எட்டும் என்பது சந்தேகமே. அவை இன்னும் உபயோகத்தில் உள்ளன என்பது அவை அழிந்துபடவில்லை என்பதற்கு அத்தாட்சி உள்ளது எனினும், கால்வாய்கள் இங்கிலாந்தின் உன்னத நிலைக்கு 19-ஆம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியில் உதவின என்பது மறுக்க முடியாததாகும்.

இருப்புப் பாதைகள்:

இங்கிலாந்தில் இருப்புப் பாதைகள், பெருகி வந்த போக்குவரத்துப் பிரச்சனைகளைத் தீர்க்கும் முயற்சியால் ஏற்பட்டவையே. ஏற்கெனவேயிருந்த சாலைகள், கால்வாய்கள், போக்குவரத்திற்குப் போதியனவாயில்லை. கால்வாய்கள் கிட்டத்தட்டப் படகுகளால்

அடைபட்டிருந்தன எனக் கூறுமளவிற்குப் போக்குவரத்து நெருக்கடியாயிருந்தது. தொழில்கட்குத் தேவையான பொருட்களை எளிதாக, வேகமாக எடுத்துச் செல்ல வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாயிற்று. வாணிப நோக்கத்துடன் அவை அமைக்கப்பட்டு, உருவாக்குபவர்களுக்கு இலாபம் கிட்டவேண்டும் என்ற எண்ணத்துடன்தான் அமைக்கப்பட்டன. சாலைகள், கால்வாய்கள் எவ்வாறு அரசின் தலையீடு அல்லது உதவியின்றி, தனி நபர்களால் அல்லது சிறு குழுவால் அமைக்கப்பட்டனவோ அதே அடிப்படையிலேயே அமைக்கப்பட வேண்டியதாயிற்று. அவற்றின் அமைப்பு தொழில்களையும், வாணிபத்தையும் புரட்சிகரமாக மாற்றியமைத்தது.

பிரிட்டனின் இருப்புப் பாதைகள் பிறநாட்டு இருப்புப் பாதை அமைப்புக்களினின்றும் பல விதங்களில் வேறுபட்டதாகும். இருப்புப் பாதை இங்கிலாந்தில்தான் முதன் முதலில் அமைக்கப்பட்டது. நீராவி இயந்திரமும் இங்குதான் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது என்ற அடிப்படையில் இருப்புப்பாதைகளின் முன்னோடியாக இங்கிலாந்து திகழ்ந்ததில் ஆச்சரியமில்லை. முன்னோடியாக இருப்பதில் மதிப்பு உண்டே தவிர சிரமங்கள் அதற்குத்தான் அதிகம். காரணம் முதலில் பல சோதனைகள், தோல்விகள், பலவித விரையங்கள் ஏற்பட்டு, குறைகள் நிவர்த்திக்கப்பட்ட பின்னரே நிலையான தன்மையும், வளர்ச்சியும் ஏற்படும். ஆனால் அவற்றைப் பின்பற்றும் நாடுகளுக்கு அது மிகவும் சுலபமாயிருக்கும். காரணம், அவற்றின் அனுபவங்கள் வழிகாட்டியாக அமையும். பிற நாடுகளில் குறிப்பாக, பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, ரஷ்யா போன்ற நாடுகளில் அரசாங்கமே இருப்புப் பாதைகளை அமைத்து நிர்வகிக்கின்றன. அவை அவசர காலங்களில், படையை அனுப்பவும், பிற போர் நோக்கங்களுடன் அமைத்துக் கொண்டன. ஆனால் வியாபார நோக்கம் தவிர பிற நோக்கங்களில் பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகள் ஏற்படவில்லை. பிற நாடுகளில் போதிய மூலதனமோ, அன்றி மக்கள் அவற்றில் முதலீடு செய்யும் விருப்பமோ இல்லை.

இங்கிலாந்தில் இருந்த தலையிடாக் கொள்கை காரணமாக இருப்புப்பாதைகள் தனியாராலேயே அமைக்கப்பட்டு, அவர்களிடையே போட்டி உருவானது. கால்வாய்கட்கும், இருப்புப் பாதைகட்கும் கடும் போட்டி ஏற்பட்டது. அரசு அவற்றில் தலையிடவில்லை; செலவு செய்யவுமில்லை.

இருப்புப் பாதைகள் அமைப்பதற்கு அதிகச் செலவு ஆயிற்று. அதற்குக் கடும் எதிர்ப்பும் ஏற்பட்டது. அமெரிக்காவிலோ, பிற நாடுகளிலோ இருப்புப்பாதைகள் அமைப்பு வரவேற்கப்பட்டது. ஆனால் இங்கிலாந்திலோ அவை ஆபத்தானவையாகக் கருதப்

புட்டன. மேலும் பிற துறைகளில் நாட்டம் கொண்டவர்களும், கால்வாய், சாலைகள் ஆகியவற்றை நிர்வகித்தவர்களும் இவற்றின் அமைப்பை எதிர்த்தனர். பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களில் சிலர், பழமை நாட்டம் கொண்டவர்கள் ஆகியோரை இவற்றின் அவசியத்தை உணரவைப்பது மிகக் கடினமாயிற்று. இவற்றின் அமைப்பு பற்றிப் பாராளுமன்றக் குழு ஒன்றின் பரிசீலனைக்குப் பின்னரே அனுமதி வழங்கப்பட்டது. அக்குழுவிடம் எதிர்ப்பவர்கள் தங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்லலாம். அனுமதி பெற்ற பின்னரும் கூட எதிர்ப்பு இருக்கவே செய்தது. லிவர்பூல் — மான்செஸ்டர் இருப்புப்பாதை அமைக்கக் கோரிய மசோதாவின் மீது நடைபெற்ற விவாதமாவது: "சாலைகள் விருத்திக்காகப் பணம் கொடுத்திருப்பவர்களின் நிலை என்ன? முதாதையர்களைப் போல வண்டிகளில் சாலைகளில் பயணம் செய்யப் பிரியப்படுபவர்கள் நிலைமை என்ன? வண்டிகள் (Coaches) செய்வோர், வண்டி செலுத்துவோர், அதன் வேலையாட்கள், சாவடி வைத்திருப்போர் (Inn keepers), குதிரை மாற்றுவோர், குதிரை வியாபாரிகள் கதி என்ன? நாட்டுப்புற அழகிய இயற்கை எழில் பாழ்படுமல்லவா? ஒரு மணி நேரத்தில் பத்து மைல்கள் செல்லும் இரயில் வண்டி கக்கும் புகையும், இடும் சத்தமும் இம்மன்றத்தினர் அறியாததா? மேய்ந்து கொண்டிருக்கும் கால்நடைகளும் இதைக் கண்டு பீதியுறும். குத்தகையாளர்கள் விவசாயிகள், மேய்ப்பர்கள், பண்ணையாட்கள் இவற்றை ஆயுதமேந்தித் தாக்குவர். 100% இரும்பு விலை உயரும். நாட்டில் இரும்பே இல்லாது போய்விடும். நாட்டிலேயே அனுபவித்து வரும் அமைதி, சுகம் ஆகியவற்றைக் கலைக்கும் பெரும் தொல்லையாக இவை இருக்கும்." மேலும், "தங்கள் பகுதியில் இவை அமைக்கப்படாதது குறித்து மக்கள் மகிழ்ந்தனர். இரயிலில் ஏறிப் பயணம் செய்தால் தங்கள் உயிருக்கோ உறுப்புகட்கோ ஊறு நேரும் என்று கூறினர். இவற்றினருகில் வளர்க்கப்படும் பசுக்கள்கூட பால் தரமாட்டா என்று அஞ்சினர். அவற்றை ஒட்டியுள்ள நிலங்கள் விலை குறையும் என்றனர். தனிநபர் சொத்துரிமை மீது இது ஆக்கிரமிப்பு என்றனர்"—என பிரான்சிஸ் என்பார் 'ஆங்கில நாட்டு இருப்புப் பாதையின் வரலாறு" எனும் நூலில் குறிப்பிட்டுள்ளார். மேலும் "இரயில் பொறிகள் மேலாகப் பறக்கும் பறவைகளைப் புகை கொன்று விடுமென்றனர். பொறியின் கனம் அதை நகரவிடாது என்றும், பொறியிலிருந்து கிளம்பும் தீப்பொறி இரயிலில் உள்ள சரக்குகளை எரித்துவிடு மென்றும், முதியோர்களை நசுக்கிவிடு மென்றும், குதிரைகள் மிரண்டு பெண்டிரைக் கீழே தள்ளிவிடும் என்றும், குதிரைகள் இனமே அற்றுப் போய்விடும் என்றும் கூறினர். புகையினால் தாவர வர்க்கமே அழிந்து விடும் என்றனர். புயலாலும் பனியாலும் நீராவி சக்தியை இழந்து விடும் என்றும் கூறினர். குகைகள்

மூலம் (Tunnels) அல்லது துரப்புகள் மூலம் செல்வது அபாயமானது, உடல் நலனைப் பாதிக்கும் என்றனர்."[1]

இருப்புப்பாதை அமைப்பதற்கு மிகவும் அதிகமான செலவு ஏற்பட்டது. "ஆறு மைல் நீளம் பாதை அமைக்க இங்கிலாந்தில் 64 453 பவுனும், ஜெர்மனியில் 21,000 பவுனும், அமெரிக்காவில் 13,000 பவுனும் செலவான ... பாராளு மன்ற அனுமதி பெறுவது சிரமமான காரியம், வாதப்பிரதிவாதங்களில் வெற்றி பெறவும், நில அளவைப் போன்ற பூர்வாங்க வேலைகள் முடியவே மைலுக்கு 4000 பவுன் செலவானது."[2] நிலச்சொந்தக்காரர்கள் தங்கள் விருப்பப்படி விலை கேட்டனர் விவசாயத்துக்கு மட்டும் பயன் பட்ட நிலத்துக்கு மிகவும் அதிக விலை கோரினர். மேலும் பாராளு மன்றம் இருப்புப்பாதைகளைக் கண்டஞ்சிய மக்களுக்குத் தக்க பாது காப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்துகொடுக்க வற்புறுத்தியதால் மேலும் செலவு அதிகரித்தது.

பொறியியல் நுணுக்கப் பிரச்சனைகள் செலவை அதிகரித்தன. சமவெளிப்பகுதி அதிகம் இல்லாமலிருந்தது. பாதையில் அதிக ஏற்றம் இறக்கம் இருப்பின், இரயில் பொறியின் இழுக்கும் சக்தி அதிகரிக்கப்படவேண்டும். அதனால் மேட்டான பகுதிகளை வெட்டியும், பள்ளங்களை நிரப்பியும், பாதையைச் சமதளமாக்கவும் மேலும் செலவுகள் ஏற்பட்டன. மலைக் குடைவுகள், பாலங்கள் ஏற்படுத்தும் செலவு வேறு இருந்தன. இருப்புப்பாதை வழிப் பயணம் செய்வதில் ஏற்படக்கூடிய அபாயங்களைத் தவிர்க்கும் பாதை அமைப்புக்கள், சைகைச் சாதனங்கள், பொறிகள் பொருட்டு மிகுந்த பாதுகாப்புடன் அமைக்க வேண்டிய அவசியத்தால் மேலும் செலவுகள் அதிகரித்தன.

பிற நாடுகளில் நீண்டதூரப் பாதைகள் அமைப்பு சாத்திய மானதால் சிக்கனமானச் செலவும், மிகுந்த லாபகரமாயும் இருந்தன. ஆனால் இங்கிலாந்தில் இருப்புப்பாதை அமைக்க மிகுந்த செல வானதுடன், அவற்றின் நீளமும் குறைவு. எந்தவொரு துறை முகத்திலிருந்தும் ஓரிடம் 90 மைலுக்கு மேலில்லை. குறைந்த் தூரங்களுக்குக் குறைந்த அளவு சாமான்களைக் குறைந்த செலவில் அதிக வேகத்தில் அனுப்பவே இருப்புப்பாதை தேவைப்பட்டது. அவற்றின் குறைந்த தூரம் காரணமாக அதிகமாகக் கட்டணம் வசூலிக்கவும் நேர்ந்தது. அதேபோல அமைப்புச் செலவும் கூடு தலாகவே இருந்தது.

1. Industrial and Commercial Revolutions etc — L. C. A. Knowles —P. 256
2. Acworth — as quoted in P. 257.

முன்னோடியாக விளங்குவது மதிப்புடையது ஆயினும் கடுமையானதே என்பது இங்கிலாந்து இருப்புப்பாதையைப் பொறுத்தமட்டில் உண்மையே. முதன் முதலில் கண்டுபிடிக்கப் பட்டப் பொறிகளில் அமைக்கப்பட்ட பாதைகளில் உள்ள குறைபாடு களைப் பல சோதனைகட்குப் பின்னர், பல இடர்ப் பாடுகட்குப் பின்னர் களைந்து திருத்தமாக அமைக்கப்பட வேண்டியதானது. மாற்றி மாற்றி அமைப்பதால் அதிகச் செலவு ஏற்பட்டது. அவற்றின் விளைவு களையும் அனுபவங்களையும் பிறநாடுகள் எளிதாக அதிக சிரமமின்றிக் கைக்கொள்வது லாபகரமாயும், சௌகரியமாயும் அமைந்தன. அரசு உதவியில்லாமையும், உத்திரவாதங்களில் லாமையும், நிலத்தானமில்லாமையும் இருப்புப்பாதை அமைப்பை மிகக் கடினமான காரியங்களாக்கின. அவை பூராவும் தனியார் முயற்சியிலேயே உருவாயின. லாபம் கருதி மக்கள் தந்த பங்குத் தொகைகளைக் கொண்டே அமைக்கப்பட்டன. போதுமான மூல தனம் தொழிற் புரட்சியின் விளைவால் பொது மக்களிடமிருந்ததால் அவர்கள் இவற்றை மேற்கொண்டனர். பிறநாடுகளில் அரசாங்கமே அவற்றை ஏற்படுத்தி நடத்த வேண்டியிருந்தது.

கால்வாய்களைப் போலவே இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கப் பட்டன. பல நிறுவனங்கள் தங்கள் விருப்பப்படி, இடங்களைத் தெரிவு செய்து, தூரங்களைக் கணக்கிட்டு அமைத்தனர். பாதைகளை அமைத்தவர்களிடம் தொழிலதிபர்கள் அனுமதி பெற்றுத் தன் சொந்தப் பெட்டிகளில் (Wagons) சரக்குகளைத் தங்கள் சொந்த நிலையங்களை அமைத்து அவற்றில் இறக்கவும் ஏற்றவும் செய்தனர். பாதைகட்கானக் கட்டணம் மட்டும் அவர்கள் தந்தனர். ஆகவே தனியார் பெட்டிகள் பெருகின. 1913-ல் இருப்புப்பாதைகளில் உபயோகிக்கப்பட்ட 76,80,516 பெட்டிகளில் தனியாருக்குச் சொந்தமானவை 7,80,200 ஆகும்.[1] நௌல்ஸ் குறிப்பிட்டுள்ளது போல் கட்டணங்கள் பல வகைப்பட்டன.[2] பாதை உபயோகத்துக்கு; இழுத்துச் செல்ல, இரயில் பெட்டிக்குச் சாமான்களைச் சேகரித்துக் கொண்டு தருதலுக்கு; சரக்குகளை ஏற்றி இறக்க; அவற்றை மூடிக்கொண்டு தர நிலையங்களை உபயோகிக்க; என்று வகைப் பட்டுக் கட்டணங்கள் வசூலிக்கப்பட்டன. நாளடைவில், பாதுகாப்பு லாபம் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொண்டு இருப்புப்பாதை, இரயில் விடுதல், சரக்கு ஏற்றம் இறக்கம், நிலையங்கள் ஆகியவற் றைத் தனியார் நிர்வாகத்திலிருந்து மாற்றி ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழ் கொண்டுவர வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. தனியார் பெட்டி

1. Aspinall--as quoted in Industrial & Commercial Revolutions etc by L.C.A. Knowles-P-259
2. Industirial and Commercial . 260

களையும் இரயில் பொறியையும் அனுமதிப்பதால் விபத்துக்கள் பெருகின. மெதுவாகச் செல்லும் தொடருக்குப் பின்னால் வேறு தொடர்கள் செல்வதால் காலவிரையம் ஏற்பட்டது. விபத்துக்களைத் தவிர்க்க வேகமாகச் செல்ல, குறித்த நேரத்தில் சேருதல் போன்றவற்றைக் கவனிக்க ஒரே நிர்வாகம் அமைப்பதையும், சரக்குகளுடன் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்லவும், 1839-ல் ஏற்பட்ட பாராளுமன்றக்குழு யோசனை கூறியது. மேலும் திரும்புங்கால் பெட்டிகள் காலியாகவே சென்றன. இவற்றை எல்லாம் தவிர்க்க வேண்டியதாயிற்று. ஆகவே இருப்புப்பாதை நிறுவனங்கள் சரக்கு நகர்த்தும் வேலையை மேற்கொள்ள ஆரம்பித்தபோது அந்நிறுவனப் பெட்டிகளுடன் தனியார் பெட்டிகளும் இணைந்தே ஓடின. மேலும் கால்வாய்கள், சாலைகள், இருப்புப்பாதைகள் ஆகியவற்றின் போட்டி அதிகரித்தன. இருப்புப்பாதைகளை மக்கள் தங்கள் விருப்பப்படி அமைத்ததால் ஒரே சீராக வளர்ச்சியின்றி தாறுமாறாக அமைந்தன. அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாய் அமைந்தன. பலவிடங்களில் ஒன்றையொன்று சந்திக்கவில்லை. வெவ்வேறு அகலமான பாதைகள் அமைந்திருந்தன. கட்டணங்கள் வேறுபட்டன. சரக்குகளை மட்டும் ஏற்றிச் செல்லவே இவை ஏற்பட்டன. பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்ல இவை உபயோகப்படும் என அப்போது எவரும் சிந்திக்கவில்லை. பிற போக்குவரத்துச் சாதனங்களால் நட்டம் ஏற்பட்டாலும் பின்னர் இலாபம் ஏற்பட்டது. எனவே அரசு இருப்புப்பாதைகளை மேற்கொண்டபோது பெட்டிகளையும் சேர்த்து வாங்கிக்கொண்டது. பிரிட்டனின் இருப்புப்பாதை வரலாற்றைக் கீழ்க்கண்டபடி பிரிக்கலாம் :

1. பரிசோதனைக் காலம் 1825—1844.
   (Period of Experiment)

2. ஒருங்கிணைப்புக் காலம் 1844—1872.
   (Period of Consolidation)

3. அரசு தலையீட்டின் துவக்கம்—1873—1893.
   (Development of State Control)

4. நாட்டுடைமையாதலை நோக்கி முன்னேற்றம். 1894—1914.
   (Towards Nationalization)

5. 1914-க்குப் பின்னர்
   (Since 1914)

பரிசோதனைக்காலம். 1821—1844 :

கால்வாய்கள் உருவாகக் காரணம் நிலக்கரி. அதேபோல் இருப்புப்பாதைகளை உருவாக்கியதும் நிலக்கரியே. முன்பே இருப்புப் பாதைகட்குப் பதில் மரப்பாதைகள் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. நிலக்கரிச் சுரங்கங்களிலிருந்து கால்வாய்களுக்கும் ஆறுகளுக்கும் நிலக்கரிப் பெட்டிகளை அனுப்ப மரக்கட்டைகள் பாதைகளாக அமைக்கப் பட்டிருந்தன. சுரங்கங்களினுள்ளே உட்குழிவான மரக்கட்டைகள் மேல் நிலக்கரி நிரப்பப்பட்ட வண்டிகள் குதிரைகளாலும் மனிதர்களாலும் இழுக்கப்பட்டன. அவை சாய்வான பாதைகளில் தானாகவே ஓடின. ஆனால் மரக்கட்டைகள் சீக்கிரம் கெட்டு விடுவதால் அவற்றின்மேல் இரும்புத்தகடுகள் பொருத்தப்பட்ட பாதைகள் (Plateways) அமைக்கப்பட்டன. ஆனால் 1767-ல் தான் முதன் முதலாக அவற்றிற்குப் பதிலாக வார்ப்புத் தண்டவாளங்கள் ஏற்பட்டன. அவற்றின் மேல் விளிம்பு நீண்ட (flanged) சக்கர வண்டிகள் செலுத்தப்பட்டன. அவை குதிரைகளாலும், மனிதர்களாலுமே இழுக்கப்பட்டன. அவை தனியாருக்குச் சொந்தமான உடைமைகளாகவே இருந்தன. முதலில் இவைகள் கால்வாய்கட்குச் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல உதவும் வழிகளாகவே கருதப்பட்டன. 1801-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் ஒன்று க்ராய்டன் (Croyden) எனுமிடத்துக்கும் வான்ஸ்வொர்த் எனுமிடத்துக்கும் (Wandsworth) இடையே இருப்புப்பாதை அமைக்க சர்ரே இருப்பாதை நிறுவனத்துக்கு (Surrey Iron Railway) அனுமதியளித்தது. குதிரைகளால் இழுக்கப்பட்ட அப்பெட்டிகள் சுண்ணாம்பு, தானியம் ஆகியவற்றை ஏற்றிச் செல்ல உபயோகப்பட்டது. ஒரே இடத்தில் அமைந்த நீராவிப்பொறி இயக்கத்துடன் இணைக்கப்பட்ட உருளையில் கம்பியால் இணைத்துப் பெட்டிகளை இழுக்க முயற்சி செய்யப்பட்டது. மேலும் வழவழப்பான தண்டவாளங்களின்மேல் ஓடும் சக்கரங்கள் வழுக்கி அவை ஓடாது என ஐயுற்றனர். 1803-ல் ட்ரிவேதிக் (Trivethick) பிளங்கின்சாப் (Blenkinsop) என்பவர்கள் நீராவி இயந்திரப்பொறிகளை உருவாக்கியதிலிருந்து இரயில் பொறி நீராவியால் இயக்கப்பட்டது. 1814-ல் வைலம் (Wylam) எனுமிடத்தில் ஹட்லி (Hudley) என்பாரும், ஜியார்ஜ் ஸ்டீவன்சன் (George Stevenson) என்பாரும் கிலிங்வொர்த் (Killingworth) எனுமிடத்தில் இரு இரயிற்பொறிகளை உருவாக்கினார்கள். கனமான இயந்திரங்கள் பாதைகளைச் சிதைத்துவிடும் அபாயமிருந்தது. சில நாட்களில் நீராவிக் கோச்சுக்கள் (Steam Coaches) சாலைகளில் உபயோகிக்கப்பட்டன. நீராவி இரயிற்பொறிகள் நுணுக்கமான இயந்திரப்பகுதிகளைக் கொண்டதாயும் மெதுவாகச் செல்வதாயுமிருந்தன.

1821-ல் ஸ்டாக்டன் - டார்லிங்டன் இருப்புப்பாதைச் சட்டம் டார்லிங்டன் நிலக்கரி வயல்களிலிருந்து ஸ்டாக்டனுக்கு நிலக்கரி ஏற்றிச்செல்ல ஏற்பட்ட நீராவி உபயோகிக்கும் முதல் இரயிற்பொறியுடன் சரக்குகளையும் மனிதர்களையும் ஏற்றிச் செல்லும் பொது நிறுவனத்தை 1825-ல் உருவாக்கியது. அதைத் தொடர்ந்து 1825-ல் காண்டர்பரி-ஒயிட்ஸ்டேபிள் (Whitestable) இருப்புப்பாதையும் போல்டன்—லே பாதையும் உருவாயின. 1829-ல் ஜியார்ஜ் ஸ்டீவன்சன் தனது இராக்கட் (Rocket) எனும் இரயிற்பொறியை உருவாக்கினார். பிற பொறிகளில் இது சிறந்ததாகப் பரிசு பெற்றது. அது 17 டன் எடையை மணிக்கு 29 மைல் வேகத்தில் இழுக்கும் சக்தி உடையதாயிருந்தது. 1826-ல் லிவர்பூல்—மான்செஸ்டர் இருப்புப்பாதை அமைக்கப்பட சட்டம் ஒன்று 1826-ல் உருவானது. 1830-ல் அப்பாதை திறக்கப்பட்டது, அதிலிருந்து இரயிற்பொறிகள் நீராவி மூலம் இயக்கப்படுவது நிலையானதாயிற்று. வடக்கில் ஏற்பட்ட கால்வாய் நெருக்கடியைத் தவிர்க்க இது உதவியது. இதைத் தொடர்ந்து வாரிங்டன்—பர்மிங்ஹாம்; பர்மிங்ஹம்—இலண்டன்; பிரிஸ்டல்—இலண்டன்; ஆகிய இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. பிரிஸ்டலுக்கும் இலண்டனுக்கும் இடையில் 1855-ல் ஏற்பட்ட பாதை நீண்ட மேற்குப்பாதை (Great Western Railway) எனப்பட்டது.

1837-ல் மான்செஸ்டருக்கும் இலண்டனுக்குமிடையில் ஒரு பாதை ஏற்பட்டது, 1839-ல் கிழக்கு கவுண்டி இருப்புப்பாதை (Eastern Counties Railways) அமைக்கப்பட்டது. பின்னர் இது நீண்ட கிழக்குப்பாதை (Great Eastern) எனப்பட்டது. 1836-லிருந்து இருப்புப்பாதைகளிலிருந்து நல்ல வருமானம் வரவே "இருப்புப்பாதைப்பித்து" (Railway mania) ஏற்பட்டது எனக் கூறலாம். பல பாதைகள் ஏற்பட்டன. நடு நாட்டுப்பகுதிகள், கிழக்குப்பகுதிகள், தென்கிழக்கு, பெரும் வடக்கு மான்செஸ்டர்-லீட்ஸ் பாதைகள் ஆகியவை பிற முக்கியமான திட்டங்களாகும். ஸ்டீவன்ஸன் 4'8 ½" அகலத்திலும் ப்ரனல் (Brunel) 7 அகலத்திலும் பாதைகளை உருவாக்கினர்கள். ஆகவே பல அளவுகள் பாதைகளில் இருந்ததால் நேரான பயணம் (Through traffic) இயலாததாக இருந்தது. இடையே சரக்குகளும் மாற்றப்பட்ட பின்னர் பாதைகள் அகலப்பாதை; தர அகலப்பாதை, (Broad Gauge; Standard Gauge) என இரு வகையாக அமைந்தன. 1840-க்குப் பின் சுமார் 10 ஆண்டுகட்குத் தொடர்ந்து பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. 1843 முதல் 1847 வரை இவற்றின் அமைப்பு மிக உற்சாகமாக நடக்க இருப்புப்பாதைமன்னன் (Railway King) என்று கூறப்பட்ட ஜியார்ஜ்ஹட்சன் (George Hudson) மிகவும் முயற்சி எடுத்துக்

கொண்டார். ஆனால் சரியாகத் திட்டமிடப்படாததால் சீரற்ற முறையில் பல பாதைகள் அமைந்துவிட்டன. அவை மிகவும் குறைந்த நீளமுடையவை. 1847-ல் இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் சுமார் 9400 மைல்களாகும் புதிதாக ஏற்படும் பாதைகள் அனைத்தும் 4½' இருக்கவேண்டும். எனப் பாராளுமன்றம் 1846-ல் சட்டமியற்றியது. 1868-லும் 1892-லும் எல்லாப் பாதைகளையும் தர அகலத்துக்கு மாற்றும் வேலை ஆரம்பித்தது.

நாளடைவில் இருப்புப்பாதைகளின் முக்கியத்துவம் உணரப்பட்டது. அது சரக்குகளை ஓரிடத்திலிருந்து பிறிதோரிடத்துக்கு எளிதாகக் குறைந்த செலவில், வேகமாக மாற்றும் சாதனமாகத் திகழ்ந்ததுடன் மக்கள் பிரயாணம் செய்யவும் மிக வசதியாய் அமைந்தன. அதற்கு இணையாகப் பிற சாதனங்கள் அமையவில்லை. நாடே இருப்புப்பாதைகளின் வளர்ச்சியில் அக்கறை கொண்டது. தனி நிறுவனங்கள் பல ஒன்றுடன் ஒன்று இணைந்தன. பல கால்வாய்களை வாங்கின. மேலும் லாபகரமாயும் இயங்கின. அவை முற்றுரிமையுடன் செயல்பட ஆரம்பித்ததை 1840-ல் பாராளுமன்றம் விரைவில் உணர்ந்தது. ஆகவே அவற்றைத் தன் கட்டுப்பாட்டில் வைக்க விழைந்தது. தலையிடாக் கொள்கை காரணமாக முதல் ஐம்பது ஆண்டுகள் வரை இருப்புப்பாதைளின் விவகாரங்களில் அரசு தலையிடவில்லை. ஆனால் 1873-ல் இருப்புப்பாதைக் கால்வாய்க்குழு ஏற்பட்டதுடன், அரசின் தலையீடு ஆரம்பமாயிற்று. புதிய பாதைகள் திறக்கப்பட வேண்டுமாயின் ஏற்கனவே கால்வாய்களை மேற்பார்வை செய்து வந்த வாணிபக் கழகங்களின் (Board of Trade) அனுமதி பெறவேண்டும் என்று 1840-ல் ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அதன்படி இருப்புப்பாதைகளை மேற்பார்வை செய்யத் தணிக்கையாளர்கள் (Inspectors) நியமிக்கப்பட்டனர். இருப்புப்பாதை நிறுவனங்கள் விபத்துக்கள் பற்றியும் அவற்றிற்கான காரணங்கள், போக்குவரத்துப் பற்றிய புள்ளி விவரங்களையும் சமர்ப்பிக்க உத்தரவாயிற்று. லாபம் 10 சதவீதத்துக்கு மிகாமலும் அதற்கு மேலான லாபம் வரின் கட்டணங்களைக் குறைக்கவும் வலியுறுத்தியது. அரசு விரும்பியபோது அவற்றை எடுத்துக் கொள்ளலாம். அவற்றின் நடைமுறை விதிகளுக்கு ஒப்புதல் பெற வேண்டும். கழகத்தின் அதிகாரங்கள் போதுமானதாக இல்லை. அரசு தலையிடாக்கொள்கையின் அடிப்படையில் அதிகம் அவற்றில் தலையீடு செய்ய விரும்பவில்லை. மக்களும் அரசின் தலையீட்டை அதிகம் விரும்பவில்லை என்று பாராளுமன்றம் மிகத் தயக்கத்துடன் கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தியது. 1842-ல் பாராளுமன்றம் வாணிபக்கழகத்துக்கு மேலும் அதிகாரங்கள் வழங்கியது. 1844-ல் மலிவான புகை வண்டிச் சட்டம் (Cheap Trains Act) அநியாயமான

கட்டணங்களை வசூல் செய்வதைத் தடுத்தது. மேலும் ஒரு மைலுக்கு ஒரு பென்னிக்கு அதிகமாகாமல் கட்டணம் வசூல் செய்துகொண்டு ஒவ்வொரு இருப்புப்பாதையும் போகவர மூன்றும் வகுப்புள்ள இரு வண்டிகளை ஓட்டவேண்டுமென உத்தரவிட்டது. இவற்றைப் பாராளுமன்ற வண்டி (Parliament Train) என்றழைத்தனர்.

வளர்ந்து வரும் இருப்புப்பாதைகளின் அதிகாரத்தை மேலும் கட்டுப்படுத்துவதற்காகப் பல ஆணைக்குழுக்கள் நியமிக்கப்பட்டன. 1844-ம் ஆண்டுச் சட்டப்படி சாமான்களுக்கான கட்டணமும், பிரயாணிகளுக்கான கட்டணமும் மாற்றி அமைக்கப்பட்டன. 1844-ல் ஏற்பட்ட விசாரணைக்குழு பயன் ஏதுமின்றி மறைந்தது. அத்துடன் இருப்புப்பாதைகளின் பரிசோதனைக் காலம் முடிவுற்றது எனக்கூறலாம். ஆனால் இரு உண்மைகள் மட்டும் புலனாயின. இருப்புப்பாதைகள் பொதுவானவைகளாக்கப் படவேண்டும். தூரப் பயணம், குறுகிய பயணம் ஆகியவற்றிற்கு ஒரே மாதிரியான பயண வசதிகளும் கொண்டதாகவும், சிதறிக் கிடந்த பல்வேறு பாதைகளை ஒருங்கிணைப்பதும் அவசியம் என்று உணரப்பட்டது. அவை வருங்காலத்தில் மிக முக்கியமானதாக விருக்கும் என்பதால் அவை அரசாங்கக் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டு வரப்படவேண்டும் என்பது தெளிவாயிற்று. பாராளுமன்றம் தலையிடாக் கொள்கையைப் பற்றிக்கொண்டிருந்ததால் இவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்ய இயலாது திண்டாடிக்கொண்டிருந்தது. அதே நேரத்தில் பாதைகளை அமைக்கும் கூலிப்பட்டாளங்களின் நிலையைப்பற்றி ஆராய ஒரு குழு நியமிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் மூலம் அரசு பொது மக்களின் நலனில் அக்கறை கொண்டிருக்க வேண்டிய அவசியத்தின் மூலம் தலையீடு செய்யவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது. 1846-ல் அக்குழு இருப்புப்பாதை அமைக்கும் தொழிலாளிகளின் பரிதாப நிலையை வெளியுலகுக்குப் படம் பிடித்துக் காட்டியது. சுமார் 2,00,000 பேர் கொண்ட அக்கூட்டத்தில் ஆடவர், பெண்டிர், குழந்தைகள் மிகவும் அவதியுற்றனர். விபத்துக்களால் பலர் மாண்டிருந்தனர். நிர்வாகம் போதுமான பாதுகாப்புகளும் உபகரணங்களும் தராததால் அவர்களில் பலர் சுரங்க வெடிகளின் போதும் பாறைகளை உடைக்கும்போதும் மாண்டனர். அவர்கட்குச் சரியீடு கொடுக்கவேண்டிய நிபந்தனை சீக்கிரமே உருவானது. பண்டக் கூலி முறை, அதாவது சம்பளத்தைப் பணமாகத் தருவதற்குப்பதில் அருகில் நிர்வாகத்தினர்கள் கடைகளை ஏற்படுத்தி அதில் சாமான்கள் வாங்கும்படிச் செய்வது அதிக விலையில் சரக்குகளைக் கொடுத்துவிட்டுச் சம்பள நாளன்று சம்பளத்துக்கும் அதிகமாகச் சாமான்கள் வாங்கியதாகக் கணக்கு காட்டுவது பரவலாகக் காணப்பட்டது. மாதச்சம்பளம் பெறுவதற்கு ஆவலாக உள்ள

தொழிலாளிகட்குக் கடன் கணக்கு மட்டும் காட்டப்படுவதால் ஆத்திரம் அடைந்து பல கலவரங்கள் சம்பள நாளன்று ஏற்பட்டன. அதிக விலையில் பண்டங்கள் தந்து கடனாளியாகவே அவர்களைக் கட்டுப்படுத்தி வைத்திருந்தனர். அவர்கட்குத் தரப்பட்ட தங்கு மிடங்கள் மிகக் கேவலமாக இருந்தன. தொழிலாளிகட்குப் போது மான வசதிகள் செய்து தராத நிறுவனங்கள் புதிய பாதைகள் அமைக்க அனுமதி மறுக்கப்பட வேண்டும் என்றும், இக்காரியங் களைக் கவனிக்கத் தனிக்குழு ஏற்படுத்தப்பட வேண்டுமென்றும் விசாரணைக்குழு அறிவித்தது. இது நடைமுறைக்கு ஒவ்வாத தலையீடானலும், மக்களின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு கடைப் பிடிக்கப்பட வேண்டியது அவசியம் என்று கூறியது. பலன்களைப் பெறும் நிறுவனம் அதை உருவாக்கும் மக்களுக்கு வழி செய்தே தீரவேண்டும் என்றது. அவை நடைமுறைக்குக் கொணரப்பட்டா லும், படாவிட்டாலும் அரசு இருப்புப்பாதைகள் விஷயத்தில் பல நடவடிக்கைகளை எடுக்கத் துணிந்தது என்பது தெளிவாயிற்று.

அடுத்து இருப்புப்பாதைகட்கு முன் உள்ள பிரச்சனையாவது, பல நூற்றுக்கணக்கான பாதைகள் இரு வகையாக இருந்தன. பல இடங்களில் பலதரப்பட்ட பாதைகளிருந்ததால் நேர்ப் பயணங்கள் (Through traffic) செய்யவியலாதிருந்தது. மேலும் கணக்கற்ற நிறுவனங்கள் குறைந்த தூரங்களை நிர்வகித்தன. அதனுல் செலவுகள் அதிகமாயின. திறன் குறைந்தது. அவற்றை எல்லாம் ஒன்று சேர்த்து நேர்ப் பயணங்களை ஏற்படுத்தி, கிடைக்கும் ஆதாயங்களையும் அவற்றின் திறனையும் அதிகரிக்கவும் செலவுகளைக் குறைக்கவும் ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டியதாயிற்று. பாராளு மன்றம் தலையீடு செய்யத் தயக்கம் காட்டும்போது எவ்வாறு இவை சாத்தியமாகும் என்பது பெரிய கேள்விக்குறியாய் அமைந்தது.

ஒருங்கிணைப்புக் காலம் (1873—1893):

பரிசோதனைக் காலம் 1844-உடன் முடிவடைந்து செயல் முறைக்காலம் துவங்கியது. நிறுவனங்களின் லாபமும் பொதுமக் களுக்கான வசதிகளும் குறையாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டியது அவசியமானது. இக்காலத்தில் நிகழ்ந்த முக்கிய நிகழ்ச்சிகளாவன: ஒன்று கால்வாய்களின் போட்டி மறைந்தது. சிறு பாதைகள் உரு வாயின. மற்றொன்று இருப்புப்பாதைகள் பெரும் வளர்ச்சியடைந் தன. பல புதிய பாதைகள் ஏற்பட்டன. பெரும் பங்குகளில் முத லீடு செய்யப்பட்டன. பல நிறுவனங்கள் மாறின. ஆனல் நாட்டில் பல பாதைகள் தோன்றின. 1844-ல் இருந்த 2,100 மைல் பாதைகள்; 1850-ல் 6,620 மைல்களாக ஆயின. பாராளுமன்றம் பெருகி வரும் நிறுவனங்களின் முற்றுரிமை பெரும் அபாயத்தை

உணர்ந்து அவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்ய விழைந்தது. வர்த்தகக் கழகத்துக்கு அதிக அதிகாரமளித்துக் கட்டுப்பாட்டுக் கழகத்தை (Board of Control) இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களின் செயல்களைக் கட்டுப்பாடு செய்ய 1854-ல் ஒரு சட்டம் இயற்றியது. கால்வாய்ப் போட்டியை ஏற்படுத்தியும் பார்த்தது. ஆனால் இவற்றின் வளர்ச்சியையும் ஆதிக்கத்தையும் தடை செய்ய இயலவில்லை.

அநேக நிறுவனங்கள் ஒன்றாக இணைந்தன. ஒன்று மற்றொன்றை வாங்கியது. சில குத்தகைக்கு விட்டன. சில போக்குவரத்தை ஒன்றாக்கி, மூலதனம், கணக்கு ஆகியவற்றைத் தனியாக வைத்துக் கொண்டன. சில மூலதனத்தையும் நிர்வாகத்தையும் இணைத்துக் கொண்டன. ஆகவே இக்காலத்தில் ஒருங்கிணைப்புகள் பெருவாரியாக நடந்தன.

ஒருங்கிணைப்புக்குழு முக்கியக் காரணமாக இருந்தவர் ஜார்ஜ் ஹட்சன் (George Hudson) என்பவராவர். அவரை இருப்புப்பாதை மன்னர் (Railway King) என்றழைத்தனர். லிவர்பூல்-மான்செஸ்டர் இருப்புப் பாதை நிறைய லாபம் தந்ததைக் கண்டதும் பலர் பல பாதைகளை உருவாக்கவும், பங்குகளிலும் முதலீடு செய்யவும் முன் வந்தனர். 1836-37-ல் இருப்புப்பாதைப்பித்து (Railway Mania) ஏற்பட்டது. அது 1838-ல் குறைந்து 1845-47—ல் மீண்டும் ஏற்பட்டது. ஹட்சன் பொதுமக்கள் சபையில் இருப்புப் பாதைகள் கட்சி (Railway Party) யின் தலைவரானதும் மேலும் இத்துறை விரிவடைந்தது. மேலும் பாதைகள் அனுமதிக்க அனுமதி தரப் பட்டாலும் பெரும் லாபம் கிட்டவில்லையாதலால் பலர் நட்ட மடைந்தனர். 1830 டிசம்பர் 31-ல் 6621 மைல் நீளம் இருப்புப்பாதைகளேயிருந்தன. ஹட்சன் 1849—ல் வீழ்ச்சி அடைந்ததும் அவை வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டன. அவர் நிதி விஷயங்களில் ஒழுங்கற்ற காரியங்களில் ஈடுபட்டார் எனும் குற்றச்சாட்டுகளே அவரது வீழ்ச்சிக்குக் காரணமாகும்.

ஒருங்கிணைப்புக்கு ஹட்சனின் முயற்சி தவிர வேறு முக்கியக் காரணம் தீர்வகங்கள் (Clearing Houses) ஏற்பட்டதாகும். சரக்குகளைப் பெருவாரியாக ஏற்றிக்கொண்டுசெல்லும் சாதனமாக இருப்புப் பாதைகள் உபயோகிக்கப்பட்டன. அவற்றைப் பல இடங்களில் ஏற்றி இறக்க வேண்டியதின்றி நீண்ட தூரங்களுக்கு நேர் பயணமாக ஏற்பாடு செய்தும், குறிப்பிட்ட நிர்வாகத்துக்குச் சொந்தமான தூரங்கட்கு உரிய கட்டணவிகிதத்தைப் பிரித்துக் கணக்கீடு செய்யவும் தீர்வகங்கள் ஏற்றப்பட்டன. சிறுகச் சிறுக எல்லா நிறுவனங்களுமே இவற்றில் சேர்ந்தன. இம்முறை பல நிறுவனங்கள் ஒன்று கூடிக் கட்டண விவரங்களையும், பிற காரியங்களையும் தீர்மானிக்க வழி

வகுத்தது. இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பாக தீர்வகங்கள் திகழ்ந்தன. 1842-ல் இவை ஏற்பட்டாலும் 1850-ல் தான் பாராளுமன்ற சட்டம் ஏற்பட்டது. அதுவே இந்நிறுவனங் களின் ஒருங்கிணைப்புக்கு அடிப்படையை ஏற்படுத்தியது, அவ் வமைப்புகளில் உள்ள கேடுகளை தீர்வகங்கள் தீர்த்தன.

இருப்புப்பாதை உபயோகிப்போர்கட்கும் இந்த ஏற்பாடுகள் நன்மைகள் பயத்தன. வேறுபட்ட நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த பல பாதைகளில் உள்ள நிலையங்களில் நீண்டநேரம் வண்டிகளுக்காகக் காத்திருப்பது, வண்டிகளை மாற்றுவது போன்ற தொல்லைகள் தவிர்க்கப்பட்டன. தங்களுக்குள் இணைப்பு ஏற்படுத்திக் கொள் வதால் அவை தங்கள் நலனைப் பாதுகாத்துக்கொள்ள முடிந்தது. ஏற்கெனவே உள்ள பாதைகளிலிருந்து கிளைப்பாதைகளைப் பல நிறுவனங்கள் அமைத்துக்கொண்டன. இல்லாவிடில் பிறர் பாதை களை அமைத்துப் போட்டி ஏற்பட்டுவிடுமே என அஞ்சினர். பெரிய நிறுவனங்கள் சிறியவற்றை இணைத்துக்கொள்ள முயன்றன. பிரயாணிகளை மட்டுமல்லாது, சரக்குகளையும் பெருமளவில் ஏற்றிக் கால்வாய்களைப் போட்டியில் தோற்கடித்தன. எதிர்பார்த்தபடிக் கால்வாய்களும் நீராவிப்படகுகளும் போட்டியில் வெற்றியடைய வழியில்லாமல் போயிற்று. பொதுமக்களின் நலனை உத்தேசித்து அரசாங்கம் சில கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்த விழைந்தது. 1845—ம் ஆண்டுச் சட்டபடி உச்சவரம்புக் கட்டணத்தை ஏற்படுத்தியது. மேலும் ஏற்பட்ட சட்டங்கள்பற்றிக் கருத்து வேறுபாடுகள் இருப்பினும் அவை இருப்புப் பாதையின் வளர்ச்சியை வேகமாக்கின. ஆயிரக்கணக்கான சட்டங்கள் முன்னர் ஏற்பட்டிருந்ததால் மிகுந்த குழப்பநிலை உருவாகியிருந்தது. அவற்றையெல்லாம் சரி செய்யவும் பொதுமக்களுக்கு இருப்புப்பாதை பயன்படும் அளவுக்கு மாற்ற அரசு ஏற்பாடு செய்தது.

1846—ல் அப்போதைய நிலையை ஆராய உயர்ந்த சம்பளம் பெற்ற 5 ஆணையர்களைக் கொண்ட ஒரு தனி நியாயசபை (Special Tribunal) ஒன்றை ஏற்படுத்தியது. இருப்புப்பாதைகளுக்கிடையில் போட்டியையும், கட்டண விகிதங்களையும் ஆராய்ந்தது. ஆனால் இச்சபை எவ்விதப் பயனுமுள்ள வேலையைச் செய்யாததால் கலைக்கப் பட்டது. இதன் அதிகாரங்கள் வர்த்தகக் கழகத்துக்கு மாற்றப் பட்டன. 1852-ல் கார்டுவெல் (Cardwel) என்பவர் தலைமையில் ஒரு குழு ஏற்பட்டது. அதன் பயனாக இருப்புப் பாதைக் கால்வாய் போக்கு வரத்துச் சட்டம் (Railway Canal Traffic Act) ஏற்பட்டது. இது கார்டுவெல் சட்டமென்றும் கூறப்பட்டது. தனிச்சலுகைகள் தருதல் கூடாது என்றும், நேர்போக்கு வரத்துக்கு வழிசெய்யவும் இச்சட்டம் வலியுறுத்தியது. இது விஷயங்களில் பாராளுமன்றம் கண்டிப்புடன்

நடந்து கொள்ளவில்லையாதலால் கார்டுவெல் சட்டத்தால் அதிகப் பயன் ஏற்படவில்லை. 7' பாதைகளும் 4' 8 ½'' பாதைகளும் பலவாக இருந்தன. அவற்றை ஒழுங்குபடுத்தித் தர அகலப்பாதைகளை அமைத்தனர். நேரிடை போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தப் பாராளுமன்றம் முயன்றது. புகைவண்டிகளை 7' பாதைகளிலிருந்து 4' 8½''க்கு மாற்ற இயலாததால், நேர்ப் பயணம் தடைப்பட்டது. அகலப் பாதை சில இடங்களில் அனுமதிக்கப்பட்டது. பிற பாதைகள் தர அகலத்துக்கு மாற்றியமைக்கப்பட்டன. நிர்வாகத்தினர் கணக்கு களைச் சரியாக வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என வலியுறுத்தியது.

அரசுக்கட்டுப்பாட்டின் துவக்கம் (1873—1894):

இருப்புப்பாதைகளின் வளர்ச்சியும், நிறுவனங்களின் போக்கும் வரவர கட்டுப்பாடின்றியும், பொதுமக்களின் வசதிகளை அதிகம் கருத்தில் கொள்ளாமலும் இருந்தன. ஒருங்கிணைப்புக்கள் மூலம் முற்றுரிமை பெற்றுவிட்டால் அவற்றைக் கட்டுப்படுத்துவது, மிகவும் கடினமான காரியமாகிவிடும் என்று அரசாங்கம் எண்ணியது. தலையிடாக் கொள்கையைக் கடைப்பிடித்து வந்த அரசாங்கம் தன் கொள்கையை மாற்றி அரைகுறை மனதுடன் தலையீட்டை அவசியமாகக் கருதியது. 1871—ல் இணைப்புக்களை அனுமதிக்கப் பாராளுமன்றத்துக்குக் கோரிக்கைகள் பல வந்தன. இருப்புப் பாதைகள் கால்வாய்கள் இணைப்புகளை ஆராய ஒரு குழு ஏற்படுத்தப் பட்டது. ஒரு தொழில் நுட்பக்குழுவின் (Technical Commission) நியமனத்தை அது பரிந்துரை செய்தது. அதன் அறிக்கைப்படி 1873—ல் இருப்புப்பாதைகளை ஒழுங்குப்படுத்தும் சட்டம் (Regulation of Railways Act) இயற்றப்பட்டது. இருப்புப்பாதை—கால்வாய்க் குழுவும் (Railway and Canal Commission) ஏற்பட்டது. ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு நியமனம் பெற்ற அக்குழு 1888—வரை நீடிக்கப்பட்டு பின்னர் நிரந்தரமாக்கப்பட்டது. மூன்று அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட அக்குழுவில் ஒருவர் சட்ட நிபுணராகவும் மற்றொருவர் இருப்புப்பாதை நிர்வாகத்தில் அனுபவம் உள்ளவராயும் பிறிதொருவர் பொதுவாக ஒரு கிறித்துவருமாவார். அவர்களுக்கு ஆண்டுக்கு 3000 பவுன் ஊதியம் தரப்பட்டது. நிறுவனங்களிடையே ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்க்கவும் புதிய இணைப்புக்களைப் பரிசீலனை செய்யவும், புதிய கால்வாய்களை வாங்க அனுமதிபற்றித் தீர்மானிக்கவும் பாதைப் பராமரிப்புக்கள் பற்றி உத்தரவிடவும் இக்குழு அதிகாரம் கொண்டதாயிருந்தது. கட்டண விவரப்புத்தகங்களைப் புகைவண்டி நிலையங்களில் பார்வைக்கு வைத்திருக்கச் செய்தது. பொதுவாக மேற்பார்வை செய்யும் அதிகாரத்தைப் பெற்றிருந்தது. எனினும் ஒவ்வொரு நிறுவனமும் தனிச்சட்டங்களின் அடிப்படையில் உருவாயிருந்ததால் இக்குழு அதிகமாக எதையும்

சாதிக்க இயலவில்லை, எதையும் அமுல் நடத்தவும் இயலவில்லை. ஆனால் தனிச்சலுகை முறைகளை மாற்றியது. கால்வாய்கள் வாங்குவதை நிறுத்தியது. நிறுவனங்களும் கட்டுப்பாட்டுடன் நடந்துகொண்டு குழுவின் தலையீடோ, வழக்குகளோ ஏற்படாது பார்த்துக்கொண்டன. குழுவின் பணி உடனடியாக வெற்றி தராவிட்டாலும், பின்னர் உபயோகமாக யிருந்ததுடன் சிறப்பாகப் பணியாற்றியது. புகார்களை மக்கள் குழுவின் முன் கொணர முன்வரவில்லை. போதுமான அதிகாரம் குழுவுக்கு இல்லை. என்றாலும் சில குறிக்கோள்களை அது நிறைவேற்றியது. 1868—ல் அதற்கு அதிக அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டன. ஆனால் 1888—லிருந்து 1894—வரை அரசாங்கமே கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்வதை மேற்கொண்டது.

முற்றுரிமை ஏற்பட்டுவிடும் பயமும் இணைப்புக்களால் ஏற்பட்ட பிரச்சனைகளும் அரசின் தலையீட்டையும் கட்டுப்பாட்டையும் மேலும் ஏற்படுத்தி இருப்புப்பாதை வரலாற்றில் ஒரு திருப்பத்தை ஏற்படுத்தின. இக்காலத்தில் அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் மேலும் வலுத்தன. தனிப்பட்டவர்கட்கும், சில மாவட்டங்களுக்கும் இருப்புப்பாதை நிருவனங்கள், கட்டணச் சலுகைகள், சரக்குகளைச் சீக்கிரம் ஏற்றியிறக்கும் சலுகைகள் தந்ததால் பொதுமக்கள் பலத்த கண்டனக் குரல் எழுப்பினர். இருப்புப்பாதை கால்வாய்ப் போக்குவரத்துக்குழு இவற்றை விசாரணைசெய்து எடுத்த நடவடிக்கைகள் போதுமானவையாக இல்லை. 1888—ல் இருப்புப்பாதைக் கால்வாய்ப் போக்கு வரத்துச்சட்டம் (Railway Canal Traffic Act) அரசின் கட்டுப்பாட்டில் அடுத்த கட்டமாக இது ஏற்பட்டது. இது முன்பு ஏற்பட்டக்குழுவினை நிரந்தரமாக்கியது. நிறுவனங்கள் பலகாரணங்களைக்கூறி, கட்டணங்களை உயர்த்தக் கோரின. ஆனால் தொழிலதிபர்கள் கட்டணங்கள் குறையவேண்டுமென்றனர். இச்சட்டம் கட்டண விகிதங்கள் முழுவதையும் திருத்தி அமைக்க உத்தரவிட்டது. ஒவ்வொரு வகுப்புக்கும் சரக்குகளுக்கும் அதிகபட்சக் கட்டண விகிதங்களுத் திருத்திய பட்டியலை ஆறு மாதங்கட்குள் சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென்றது. அவற்றை நிர்ணயிக்க வாணிபக் கழகத்துக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. நிறுவனங்களுக்கு அது திருப்தி அளிக்காவிட்டால் பாராளுமன்றம் அவற்றை நிர்ணயம் செய்யும். வாணிபக் கழகம் புகார்களைக் கவனிக்கும். உள் நாட்டுப்பொருட்கட்கும் வெளிநாட்டுப் பொருட்களுக்கும் வேறுபட்ட கட்டணங்கள் விதிப்பதைத் தடைசெய்தது. கட்டணங்களில் மாற்றம் செய்வது விளம்பரப்படுத்தப்படவும், கட்டண விவரப் புத்தகங்கள் பொதுமக்கள் காணும் வகையில் வைக்கப்படவும் வலியுறுத்தியது. நெடுந்தூரப் பயணத்துக்கானக் கட்டணத்தைக் காட்டிலும் குறுகிய தூரத்துக்கு அதிகமாக வசூல் செய்வதைத் தடைசெய்தது.

மாற்றியமைக்கப்பட்ட பட்டியலைத் தயாரிக்கவும், பரிசீலிக்கவும் ஐந்தாண்டுகளாயின. 1893—ல் பாராளுமன்றமும், நிறுவனங்களும் ஒப்புக்கொண்ட கட்டண விகிதப்பட்டியல் அமுலுக்கு வந்தது. ஆனால், பல வியாபாரிகள் ஒப்புக்கொள்ளாமல் புகார் செய்யவே பழைய சுட்டணத்துடன் 5% அதிகம் வசூல் செய்து புதிய கட்டணத்துக்கு. மிகாது பார்த்துக்கொண்டனர். ஆனால் அதற்கும் எதிர்ப்பு ஏற்படவே பழைய விகிதப்படியே கட்டணம் வசூலிக்கப் பட்டது. செலவுகள் அதிகமானதால் கட்டண உயர்வு தவிர்க்க முடியாதது என நிறுவனங்கள் நிரூபிக்கவேண்டும் என்று 1894-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் கூறியது. இக்குறைபாடுகளை இருப்புப் பாதை-கால்வாய்ப் போக்கு வரத்துக் குழு பரிசீலனை செய்து தகராறுகளைத் தீர்க்கும் அதிகாரம் பெற்றது. பின்னர், சில சரக்குகளுக்குக் கட்டணக் குறைவைக் கட்டாயமாக ஒப்புக்கொண்டன. சில வற்றின் கட்டணங்களைக் குறைத்துப்பரிசீலனை செய்ய விரும்பவில்லை. ஒருமுறை குறைத்துவிட்டால் பின்னர் கூட்டுவது கடினம். கட்டணக்குறைப்பு செய்ய அரசு எவ்விதமான ஊக்கமும் தரவில்லை யென்றாலும் அவற்றினிடையே கட்டண விகிதங்களில் போட்டி நின்று வசதிகள் செய்து தருவதில் போட்டிகள் ஏற்பட்டன. இக் காலத்தில் ஏற்பட்ட சட்டங்கள் இருப்புப் பாதைகளின் மேல் அரசு கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தும் போக்கில் ஒரு பெரும் முன்னேற்ற மாகும்.

இணைப்புக்களும், நாட்டுடமையாக்கும் பிரச்சினையும்: [1894—1914]

இருப்புப்பாதை நிறுவனங்கள் 1894-க்குப் பிறகு கடுமை யாகப் போட்டியிட்டன. போக்கு வரத்தை அதிகரிக்க முயன்றன. சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல கட்டணக் குறைப்பிலும் போட்டியிட்டன. வசதிகள் அதிகரிப்புக்காக அதிகம் செலவிட்டதால் வருமானம் அதிகரிக்கவில்லை. தொழிலாளர் சம்பள உயர்வு செலவுகளை மேலும் பெருக்கியது. சம்பளச் செலவு 43% ஆயிற்று. மூன்றும் வகுப்புப் பெட்டிகள், தூங்கும் வசதியுள்ள பெட்டிகள், நீண்ட தூரம் செல்லும் நேர்பயணப் பெட்டிகள், உல்லாசப் பயணப் பெட்டிகள் சேர்க்கப்பட்டன. மேலும் தொழிலாளர்கட்குக் கட்டணச் சலுகைகள், ஊர் சுற்றுவோர்க்குக் கட்டணச் சலுகை, வார விடுமுறைச் சலுகைகள் தரப்பட்டன. பிரயாணிகளின் வசதிக் காகச் சிற்றுண்டிச்சாலைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. எனவே செலவுகள் அதிகரித்தன. இலாப ஈவு குறைந்தது; கட்டணங்களும்; வரிகளும் இரட்டிப்பாயின. அவை 1891-இல் 22,46,300 பவுனாக இருந்தது. ஆனால் 1902-இல் 42,27,000 ஆக உயர்ந்தது. நிலக்கரி விலையும் கூடியது. மேலும் நீண்டதூரம் நேர்வழிப் பயண வண்டிகள் இடையில் நிற்காது செல்ல ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது.

அதற்கேற்பப் பாலங்களை உறுதியாகவும், திறனுள்ள இரயில் பொறியும் தண்ணீர் பிடிக்கத் தொட்டிகளும் ஏற்பட்டன. அதனால் நிலக்கரி கூடுதல் செலவானது. பிரயாணிகள் மட்டுமின்றி சரக்குகளையும் ஏற்றிச் செல்ல போட்டியிட்டன. போட்டிகள் அதிகரிக்கவே அவற்றின் பிரதிநிதிகள் (Agents) கூடினர். அலுவலகங்கள் கூடின. சரக்குகளின் அளவு, என்ன பொருட்கள் அனுப்பப்படுகின்றன என்று கூடக் கேளாமல் ஏற்றுக் கொண்டன. இதனால் பல ஒழுங்கீனங்கள் நடைபெற்றன. இதனால் இருப்புப் பாதை நிறுவனங்களும், வியாபாரிகளும் வழக்கத்துக்கு மாறான செயல்களைச் செய்ய ஆரம்பித்தனர். தொழிலாளர் சங்கம் ஊதிய உயர்வு கோரியதன் விளைவாக 1913-இல் கட்டணங்களை உயர்த்த அரசு அனுமதியளித்தது.

19-ஆம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் இருப்புப்பாதைகள் இணைப்பு ஏற்பட்டுக் கொண்டேயிருந்தது. ஆனால், மேற்சொன்ன காரணங்களால் இணைப்புக்கள் ஏற்படுத்துவது அவசர அவசியத் தேவையாகத் தோன்றியது. பல நிறுவனங்கள் தங்களுக்குள் நட்டம் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க.: இணைப்புத் தேவை என்று உணர்ந்தன. 1899-இல் இலண்டன்—சாதம். —டோவர் இருப்புப் பாதையும், தென் கிழக்கு இருப்புப்பாதையும் (London Chadham and Dover and South Eastern Railway) இணைந்தன. தனிக் கணக்குகளும், ஒரே போக்குவரத்து ஏற்பாடுகளும் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டன. இரு நிறுவனங்களின் தலைவர்களின் எதிர்ப்பால் இதில் பெரும் முன்னேற்றம் ஏற்படவில்லை. 1908-இல் இலண்டன் வடமேற்கு இருப்புப் பாதையும் (London north western railway) மிட்லண்ட் இருப்புப்பாதை நிறுவனமும் (Midland railway) இணைந்தன 1909-இல் லங்காஷயர்—யார்க்ஷயர் நிறுவனமும் (Lancashire & Yorkshire Railway Company) இக் கூட்டில் சேர்ந்தது. பெரும் மேற்கு இருப்புப் பாதையும் [Great Western Railway] இலண்டன் தென் மேற்கு இருப்புப் பாதையும் [London and South West Railway] தங்களிடையே போட்டியைத் தவிர்க்க ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டன. மேலும், பெரும் வடக்கு [Great Northern] பெரும் கிழக்கு [Great Eastern] பெரும் மையம் [Great Central] ஆகிய இருப்புப் பாதைகளின் கூட்டுக்குப் பாராளுமன்றம் ஒப்புதல் தராததால் தேவையற்ற போட்டியை நீக்க அவைகளே சில ஒப்பந்தங்களைச் செய்து கொண்டன. 1912-இல் இலண்டன் டில்பரி—தெற்கு முனை [London Tilbury—South End Railway] இருப்புப் பாதைகள் இணைந்தன. இருப்புப் பாதைகள் ஒருங்கிணைந்ததைப் போலவே தொழிலாளர் சங்கங்களும் இணைந்தன. வேலை நேரக் குறைப்பு, ஊதிய உயர்வு, முன்பணம் தருதல் போன்ற

கோரிக்கைகளை 1897-இல் எழுப்பினர். இச் சிக்கல்களைத் தவிர்க்கச் சமாதானக் குழுக்கள் [Conciliation Boards] ஏற்படுத்தப்பட்டன. அது திருப்தியளிக்காததால் 1911-இல் ஒரு வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டது. அது கால்வாய்களைப் புதுப்பிக்க வாய்ப்பை ஏற்படுத்தியது. ஊதிய உயர்வு தரவும், வசதிகளை மேலும் பெருக்கவும் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டிய அவசியத்தை நிறுவனங்கள் வலியுறுத்தின. 1913-ல் இருப்புப்பாதைக் கட்டண நிர்ணயக் குழு [Railway Rates Tribunal] ஏற்படுத்தப்பட்டது. அதன் மூலம் இருப்புப்பாதைகட்குத் தரமான வருவாய் கிடைக்கவும், பிரயாணிக் கட்டணம், சரக்குக் கட்டணம் ஆகியவற்றையும் இது நிர்ணயித்தது. 1891, 92-இல் பல பாகுபாடுகளைக் கொண்ட கட்டண விபரப் பட்டியல் உருவாக்கப்பட்டது.

இந்நிலையில் இருப்புப் பாதைகளை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் வலுப்பெற்றது. தொழிலாளர் கிளர்ச்சிகள் வலுப்பெற்றன. அரசு அதிக வருமானம் அடையவும் நாட்டின் நலனுக்காக இருப்புப்பாதைகளை முழுவதும் உபயோகிக்கவும், போட்டியினால் ஏற்படும் தீமைகளைத் தவிர்க்கவும், நிர்வாகச் செலவைக் குறைக்கவும் அரசுடைமை ஆக்குதல் அவசியம் என்று கருதப்பட்டது. இருப்புப்பாதைகளை அரசுடைமையாக்க இருப்புப் பாதைத் தொழிலாளர் சங்கம் கோரியது. அதன் நிர்வாகத்தில் தங்களுக்கும் பங்கு அளிக்க வேண்டும் என்றனர். மேலும் அரசின் நிர்வாகத்தில் நாடு முழுவதும் சீரான அபிவிருத்தியை உண்டாக்க இயலும், செலவு குறையும், சிக்கனம் கையாளப்படும், போட்டிகள் தவிர்க்கப்பட்டு விரையங்கள் குறையும் என்றும், திறன் கூடும் என்றும், பயணிகளுக்கு வசதிகள் பெருகும் என்றும் வாதிடப்பட்டன.

1914-க்குப் பின்னர் :—

முதல் உலகப்போர் துவங்கியதும் இருப்புப் பாதைகள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டது. அது ஒரு தேசியமயமாக்கப்பட்ட ஓர் அமைப்பாயிற்று. அது கூட்டு நிறுவனத்தின்கீழ் இருப்பதன் நன்மைகளைத் தெளிவுபடுத்தியது, துருப்புக்களையும், தளவாடங்களையும் ஏற்றிச்செல்ல சிக்கனமான சாதனமாக இருப்புப் பாதைகள் திகழ்ந்தன. போர்க்காலத்தில் தளர்ச்சியுற்ற இருப்புப் பாதைகளின் நிலையைப் போர் நின்றபின்னர் அதன் அமைப்பை திருத்தியமைப்பது என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. இணைப்புத் தடை செய்து வந்த அரசு இணைப்புக்களை ஏற்படுத்தித்தான் செலவைச் சிக்கனப்படுத்தவும், திறமையாய் அவற்றை நடத்தவும் முடியும் என்று கண்டது. ஆகவே 1921-இல் இருப்புப் பாதைச் சட்டம் ஒன்று

ஏற்பட்டது. அது நாட்டிலுள்ள 130 தனிப்பட்ட நிறுவனங்களை நான்கு பெரும் பிரிவுகளுக்குள்ளாக்கி இணைப்பு செய்தது. 1. தெற்கு இருப்புப் பாதை [Southern Railway] 2. பெரும் மேற்கு இருப்புப் பாதை [Great Western Railway] 3. இலண்டன் மிட்லண்ட் ஸ்காட்டிஷ் இருப்புப்பாதை [London Midland and Scotland Railway] 4. இலண்டன் வடகிழக்கு இருப்புப் பாதை [London and North Eastern Railway] என்பனவாக அவை பிரிக்கப்பட்டன. 1923-லிருந்து இவை செயல்பட்டன. அந்தந்தப் பிராந்தியங்களில் முற்றுரிமை தருவதன் மூலம் அவற்றினிடையே போட்டியை ஒழிப்பது அதன் நோக்கமாகும். இவ் வேறுபாட்டால் அதிகச் செலவுகள் குறைக்கப்பட்டன. வருமானமும் சற்றுக் குறைந்தது; செலவுகளும் குறைந்தன. இருப்பினும் போட்டி நிலை குறைந்ததெனக் கூறமுடியாது.

மேலும் இச்சட்டம் 1913-ஆம் ஆண்டு வருமான அடிப்படையில் ஒவ்வொரு இருப்புப் பாதைக்கும் தரமான வருமான வரையறையை ஏற்படுத்தியது. அதன் அடிப்படையில் ஆண்டுதோறும் கட்டணங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. வருமானம் இக் குறியீட்டைத் தாண்டும்போது 80%குறையாமல் உபயோகிப்போர்களுக்குப்பலன் கிடைக்கும்படி வழிசெய்தது. அதற்குக் குறையுமானால் ஓரளவு கட்டண விகிதங்களைக் கூட்ட அனுமதிக்கப்பட்டது. இச் சட்டத்தின் கீழ் இருப்புப் பாதைக் கட்டண நியாய சபை [Railway Rates Tribunal] ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டது. தனிச் சலுகைகள் வழங்குதல், கட்டண நிர்ணயம் போன்ற வேலைகளை இருப்புப்பாதைக் கால்வாய்க் குழுவினிடமிருந்து இது ஏற்றுக் கொண்டது. 21 வகையான புதிய கட்டண விகிதப் பாகுபாடு ஒன்றை வியாபாரிகளின் அமைப்புடன் கலந்து உருவாக்கியது. அது 1928 லிருந்து அமுல் செய்யப்பட்டது. இவற்றில் குறிப்பிட்ட அளவுக்குமேல் மாற்றம் செய்ய இச் சபையின் ஒப்புதல் பெற வேண்டும். பயணிகள் கட்டணத்தைப் பொறுத்தமட்டில் போக்குவரத்து அமைச்சின் அனுமதி பெற்றே மாற்றம் செய்தல் வேண்டும். ஆகவே வருமானத்துடன் கட்டண நிர்ணயம் இணைக்கப்பட்டது.

மேலும், இச்சட்டம் கூலி வேலை சூழ்நிலை சம்பந்தமாக தீர்மானங்கள் செய்ய சங்கம் நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்தவர்களைக் கொண்ட இருப்புப்பாதைக் குழு, பிராந்தியக் குழு, தலைக்குழு என ஒவ்வொரு இருப்புப்பாதைப் பிரிவுகட்கும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. இவற்றிற்குமேல் மத்தியக் கூலி வாரியம்

(Central Wages Board) இரு தரப்பிலும் எட்டு பேர்களைக் கொண்டதாக அமைக்கப்பட்டிருந்தது. 1934-ல் இது ரத்து செய்யப்பட்டு இருப்புப்பாதை ஊழியர்கள் தேசியக் குழு (Railway Staff National Council) ஏற்பட்டது. இவைகள் தொழில் ஊதிய பிரச்சனைகளைக் கவனித்துவந்தன. நிர்வாகத்துக்கும், பணியாளருக்கும் தகராறுகளில் தீர்வு காணுவிட்டால் இருப்புப் பாதை பணியாளர் தேசிய நியாய சபை (Railway Staff National Tribunal) அதைப் பரிசீலனை செய்தது. பணியாளர், நிர்வாகம், தொழிலாளர் துறை—அமைச்சு ஆகியவற்றின் பிரதிநிதிகள் இதிலிருந்தனர். கால்வாய்ப் போட்டியை முறியடித்த இருப்புப் பாதைகளுடன் நாளடைவில் மோட்டார் வண்டிப் போட்டி அதிகரித்தது. சரக்குகளையும் மோட்டார்கள் ஏற்றிச்சென்றதால் அவற்றிற்கு நல்ல வருவாய் கிடைத்தன. இப்போட்டி இருப்புப் பாதைகளை அதிகம் பாதித்தன.

1933-ல் ஏற்பட்ட சாலை இருப்புப்பாதை போக்குவரத்துச் சட்டம் (Road Rail Traffic Act) சிறிதளவு உதவியளித்தது. கட்டணச்சபை 1937-இல் கட்டணங்களை 5% உயர்த்த அனுமதித்தது. ஆயினும் வருமானம் உயரவில்லை. 1939-இல் உலகப்போர் துவங்கியது. இருப்புப்பாதைகள் மீண்டும் அரசின் அதிகாரத்தின் கீழ் வந்தன. வாணிபப் பொருளாதார அடிப் படையை மாற்றி இராணுவத் தேவைகளின் அடிப்படையில் இருப்புப்பாதைகள் செயல்பட்டன. 1940—இல் நிறுவனங்களுக்குக் குறிப்பிட்ட வருமானத்தை உத்தரவாதம் செய்தது. இலாப நஷ்டக் கவலையின்றி அரசு எடுத்து நடத்த உத்தேசித்தது. அதில் அரசுக்கு நல்ல இலாபம் கிடைத்தது, போர்க்காலங்களில் அபரிதமான வருமானம் கிடைத்தது. 1943-இல் உத்தரவாதத் தொகைக்கு மேல் உபரியாக 62 மில்லியன் பவுனும், 1945-இல் 19 மில்லியன் பவுனும் கிடைத்தது. 1941-45-இல் 192 மில்லியன் பவுனையும் விஞ்சிற்று.

போருக்குப்பின் போக்குவரத்து குறைந்தது. இருப்புப் பாதைகளின் நிலை மிக மோசமாக இருந்தது. பாதைகள், இரயிற் பொறிகள், பெட்டிகள், சரக்கு வண்டிகள் பழுதுபட்டிருந்தன. அவை பழுதுபார்க்கப்படுங்கால் அனுப்பப் போதுமான பதிலிகள் இல்லை. எனினும் அவை அனைத்தும் சீர் செயயவேண்டியது அவசரமானதும் அவசியமானதுமாயிற்று. இருப்புப் பாதைகளைச் செயல் படுத்தும் செலவும் அதிகரித்ததால் அரசுக்குப் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. அத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்தினால் போட்டி நிலை இருந்தே வந்தது.

1945-இல் தொழிற் கட்சி பதவி ஏற்றது. இருப்புப் பாதைகளின் புனரமைப்பை நிறுவனங்களிடம் விடுவதைவிட அரசாங்கமே ஏற்றுக் கொள்வது நலமெனத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. 1947-இல் போக்கு வரத்துச் சட்டம் (Transport Act, 1947) ஒன்று இயற்றப்பட்டது. அது உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துக்கள் அனைத்தையும் ஒன்ருக இணைத்து நிர்வகிக்க வழி செய்தது. அதன்படி போக்குவரத்துக் குழு ஒன்றை (Transport Commission) நிறுவியது. இருப்புப் பாதைகள், கால்வாய்கள், சாலைகள் அனைத்தையும் அரசு ஏற்று நடத்த அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. அத்துடன் அவை நாட்டுடைமையாக்கப் பட்டன. இது குறிப்பிடத் தக்கதாகும். நான்கு நிறுவனங்களால் நடத்தப்பட்ட அவை ஆறு பிராந்தியங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டன. இலண்டன் மிட்லண்ட் (London Midland) மேற்கு (Western), தெற்கு (Southern), வடகிழக்கு (North Eastern) ஸ்காட்டிஷ் (Scotish), கிழக்கு (Eastern) இருப்புப் பாதைகளாகும். கட்டண நியாய சபையும், இருப்புப் பாதைக் கால்வாய்க் குழுவும் கலைக்கப்பட்டன. அரசு ஏற்று நடத்த ஆரம்பித்ததால் பொருளாதார மாறுதல்கள் ஏதும் அதிகம் ஏற்படவில்லை. பற்ருக்குறையே இருந்தது. 1956-இல் மொத்தப் பற்ருக்குறை 120 மில்லியன் பவுனுகும். நிறுவனங்களுக்கு ஏற்பட்ட இழப்பை மானியமாகத் தந்து தீர்த்தது.

பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் குழுவின் (British Transport Commission) பிரதிநிதியாக இருப்புப்பாதை நிர்வாகிகள் (Railway Executive) ஏற்படுத்தப்பட்டு இருப்புப் பாதைகளைக் கவனித்து வருகின்றனர். 1956-இல் சுமார் 1240 மில்லியன் பவுன் செலவில் ஒரு பிரம்மாண்டமான புனரமைப்புத் திட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இருப்புப் பாதை சம்பந்தமான சகல சாதனங்களையும் மாற்றியமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டது. அதன்படி நீராவிக்குப் பதில் (Diesel), மின்சாரம் ஆகியவற்றைப் பயன்படுத்தவும், இழப்பு ஏற்படும் பல பாதைகளை மூடிவிடவும் திட்டமிடப்பட்டது. 1959-இல் இத் திட்டத்தின் சில அம்சங்கள் அமுல் நடத்தப் பட்டன. பல பாதைகள் மின் மயமாக்கப்பட்டன. வருவாயை உயர்த்துவதற்கான கட்டணங்களின் விகிதம் உயர்த்தப்பட்டுக் கொண்டேவந்தன. 1951-இல் 10% உயர்த்தப்பட்டும், செலவுகள், ஊதியம், விலைவாசிகள் உயர்வால் பற்ருக் குறை இருந்தே வந்தது.

1962-இல் ஏற்பட்ட போக்குவரத்துச் சட்டம் பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதை வாரியத்தை (British Railway Board) ஏற்படுத்தியது. அது 1963 ஜனவரி முதல் நாளில் இருப்புப்பாதை நிர்வாகத்தை ஏற்றது. 1961-இல் இருந்து சுமார் 5,000 மைல் தூர அகலப்பாதையை அரசு மூடும்படி உத்தரவிட்டது. 1968-இல்

சுமார் 830 மில்லியன் பயணிகள் பாதைகளை உபயோகித்துள்ளனர். சுமார் 207 மில்லியன் டன் சரக்குகள் நகர்த்தப்பட்டுள்ளன. வருமானம் 457 மில்லியன் பவுணுகும். 91 மில்லியன் பவுன் பற்றுக்குறையாகும், இருப்புப்பாதை சம்பந்தப்பட்ட பிற வருவாய் 8 மில்லியன் பவுன் உபரியாகும், சுமார் 2,96,000 பேர் ஊழியம் செய்கின்றனர். பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துச் சிற்றுண்டிச்சாலைகள் (British Transport Hotels), பிரிட்டிஷ் ஹாவர்கிராப்ட் நிறுவனம் (British Hovercraft Lim ted) போன்றவைகளும் இருப்புப்பாதைகளுடன் இணைக்கப்பட்ட நிறுவனங்களாகும். [1]

சமீப காலத்தில் இருப்புப்பாதைகளில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் டீசல் எண்ணெயும், மின்சக்தியும் உபயோகப்படுத்துவதாகும். 1955-இல் 18,000 நீராவி, 7 டீசல் 71 மின்சக்தி இரயிற் பொறிகள் இருந்தன. 1968-இல் 1,326 டீசல், 329 மின்சக்தி இரயிற் பொறிகளும் தவிர 3,810 டீசல், 7,348 மின்சக்தி பல நோக்குப் பகுதிகளும் (Multiple Units) உள்ளன. 160 மில்லியன் பவுன் செலவில் இலண்டன் பர்மிங்ஹாம், மான்செஸ்டர், லிவர்பூல் ஆகிய நகரங்களுக்கிடையே ஓடும் இருப்புப்பாதைகள் மின் மயமாக்கப்பட்டன. இது ஒரு பெரும் முன்னேற்றமாகும். அவற்றில் மணிக்கு 100 மைல் வேகத்தில் தொடர் வண்டிகள் செல்கின்றன. புதிய நிலையங்கள், பாலங்கள், வண்ண ஒளிச் சைகைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. 1966-இல் கார்—இரயில் இலண்டனில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. சரக்குகளை ஏற்றும் கப்பல்களும் அவற்றுடன் நவம்பர் முதல் செயல்பட்டன. இருப்புப்பாதைத் தொழிற் கூடங்கள் நவீனப் படுத்தப் பட்டுள்ளன. 1968–இல் போக்குவரத்துச்சட்டம் தேசிய சரக்குக் குழுவை (National Freight Corporation) ஏற்படுத்தியது. அவை சரக்குகளை ஏற்றி இறக்கத் தேவையான வசதிகளைச் செய்து உதவுகின்றது.

பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் குழு போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் உள்ளது. பாராளுமன்றம் அமைச்சர் மூலம் குழுவைக் கண்காணிக்கிறது. பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகள், சாலைகள், பேருந்துத் தொகுதிகள், ஸ்காட்லாந்து பேருந்துத் தொகுதிகள், பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துத் துறைகள், நீர்வழிகள், உண்டிச் சாலைகள் ஆகிய இவையனைத்தும் இக் குழுவின் நிர்வாகத்தின் கீழ் உள்ளன.

இலண்டன் போக்குவரத்துக் கழகம், இலண்டன் சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்தைக் கண்காணிக்கிறது. ஆனுலும், அதுவும் இக் குழுவின் அங்கமேயாகும்.

1. Britain 1970 Official Hand Book.

இவ்வாருகப் பிரிட்டிஷ் இருப்புப் பாதைகள் முன்னேற்றப் பாதையில் வளர்ச்சியடைந்து வந்துள்ளன. இனியும் மாற்றங்களை ஏற்படுத்திக் கொண்டே செல்லுகின்றன. ஒன்ருென்ருக விருத்தி செய்து முழுமை எய்த முயன்று கொண்டிருப்பது குறிப்பிடத் தக்கதாகும்.

கப்பல்கள் :

வர்த்தகத் தத்துவம் கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வந்த காலத்தில் நாடு வலிமை மிகுந்ததாக இருக்குமாறு செய்யக் கப்பற்படையைப் பெருக்குவது அவசியமெனக் கருதப்பட்டு வந்தது. மேலும் போக்கு வரத்தை விருத்தி செய்வதற்கும் முயற்சி செய்யப்பட்டு வந்தது. இக்குறிக் கோட்களைக் கருத்திற் கொண்டு பல சட்டங்கள் இயற்றப் பட்டன.

கடற்கடவுச் சட்டங்கள் (Navigation Acts) :

1381-ல் கடற்கடவுச் சட்டம் இரண்டாம் ரிச்சர்டு காலத்தில் ஏற்பட்டது. அது ஏற்றுமதி இறக்குமதிகள் அனைத்தும் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களிலேயே நடைபெற வேண்டுமென்றது. போதிய ஆங்கில நாட்டுக் கப்பல்கள் இல்லாததால் அது சரியாகச் செயல் படவில்லை. 1382-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் ஆங்கிலக் கப்பல்கள் கிடைக்காவிடில் பிறநாட்டுக் கப்பல்களை உபயோகிக்க அனுமதித் தது. 1485-ல் காஸ்கனி (Gascony) மது வகைகளை ஆங்கில நாட்டுக் கப்பலில்தான் கொண்டுவர வேண்டுமெனவும் அவை ஆங்கில மாலுமிகளால்தான் ஓட்டப்படவேண்டுமென்றும் சட்டம் இயற்றப் பட்டது. இச்சட்டம் அதிகப் பலனளிக்காததால் 1559-ல் எலிஸபெத் இராணியார் ஒரு சட்ட மியற்றினர். அதன்படி வெளிநாட்டுக் கப்பல்களில் கொண்டு வரப்படும் சரக்குகளின் மேல் அதிக சுங்க வரியும் இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பல்களில் வரும் சரக்குகளுக்குக் குறைந்த சுங்கவரியும் விதிக்கப்பட்டன. 1563-ல் கடலோர வாணிபம் இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பல்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டது. சில நாட்கள் மீன் சாப்பிடவேண்டும் என்று ஆரும் எட்வர்டு துவக்கி வைத்த பழக்கத்தினுல் ஆழ்கடல் மீன் பிடிப்பு அதிகரிக்கு மென்றும் பலர் மாலுமிகளாகப் பயிற்சி பெற உதவும் என்றும் கருதப் பட்டது. முதலாம் சார்லஸ் காலத்தில் இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பல்கள் தாம் குடியேற்ற நாடுகளின் பொருட்களை ஏற்றிச் செல்ல லாம் என்று கட்டாயப்படுத்தப்பட்டது. அவற்றின் பொருட்களையும் அதே கப்பல்களில்தான் ஏற்றி அனுப்பவேண்டுமென்றும் உத்தர விடப்பட்டது. 1651-ல் ஏற்பட்ட பொதுநல நாடுகளின் கப்பற் போக்குவரத்துச் சட்டம் குடியேற்ற நாடுகளிலிருந்து வரும் பொருட்களை இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் அல்லது குடியேற்ற நாடு

களின் கப்பல்களில் தான் ஏற்றி வரவேண்டுமென்றும் அக்கப்பல் களின் தலைவன் அல்லது மாலுமிகள் இங்கிலாந்து அல்லது குடியேற்ற நாடுகளைச் சேர்ந்தவனாயிருத்தல் வேண்டுமென்றும் வலி யுறுத்தியது. இதன்மூலம் இங்கிலாந்தின் ஒரே போட்டியாளராக இருந்த டச்சுக்காரர்களையும், டச்சுக் கப்பல்களையும் வலுவிழக்கச் செய்வதே நோக்கமாகும். பிற நாடுகளைப் போல் ஹாலந்து எவ்விதப் பொருள் உற்பத்தியும் செய்யாததால் பொருட்கள், உற்பத்தி செய்யப்படும் நாடுகளின் கப்பல்களிலும் சரக்குகளைக் கொண்டுவரலாம் என உத்தரவிட்டதன் மூலம் பிற நாடுகள் இங்கிலாந்துடன் வாணிபம் நடத்த எளிதாயிற்று. இதன்மூலம் டச்சுப் போட்டியை ஒழிக்க முயன்றது. டச்சு நாட்டுப் போட்டி யைத் தவிர பிற நாடுகளின் போட்டியைப் பற்றி இங்கிலாந்து அதிகம் கவலைப்படவில்லை. கடற்கடவுச் சட்டங்களின் மூலம் இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் நீண்டதூரம் சென்றுவரப் பயிற்சி அளிக் கப்பட்டதுடன் வலிய கடற்படையும் உருவாக்கப்பட்டது. 1651-ம் ஆண்டுச் சட்டத்தை முற்றிலும் அமுல் செய்ய முடியவில்லை. 1660-ல் அது திருத்தியமைக்கப்பட்டது. அதன்படி இங்கிலாந்தின் கப்பல்களின் தலைவனும் மாலுமிகளில் முக்கால் பகுதியினரும் ஆங்கிலேயராயிருத்தல் வேண்டும். குடியேற்ற நாடுகளின் வாணிபம் குடியேற்ற நாட்டுக் கப்பல்களிலேயே நடக்க வேண்டும். பிற நாட்டுக் கப்பல்களில் வரும் பொருட்களின் மீது அதிகவரி விதிக்கப்பட்டது. பட்டியலில் சேர்க்கப்பட்ட (Enumerated goods) புகையிலை, சர்க்கரை, பஞ்சு, இஞ்சி, சாய வகைகளை ஒருகுடியேற்ற நாடு பிற குடியேற்ற நாட்டுக்கும் இங்கிலாந்து அயர்லாந்துக்கும் தான் அனுப்பலாம், பட்டியலில் சேராத (Unenumerated goods) பிறபொருட்களை அந்நாட்டு அல்லது ஆங்கிலநாட்டுக் கப்பல் களிலோ அனுப்பலாம். சில இறக்குமதிப் பொருட்களை இங்கி லாந்துக்கு இங்கிலாந்தின் கப்பல்களில்தான் இறக்குமதி செய்ய வேண்டும். பிற நாட்டுக் கப்பல்களில் வந்தால் தனி வரி விதிக்கப் பட்டது. பிறநாட்டுக் கப்பல்களில் பிடிக்கப்பட்டு, இறக்குமதி செய்யப்படும் மீன்கள், எண்ணெய், திமிங்கிலம், அவற்றின் கொம்பு, கொழுப்பு ஆகியவற்றிற்கு இருமடங்கு வரிவிதிப்பு செய்யப் பட்டது. இவற்றின் மூலம் டச்சு நாட்டுக் கப்பல்தொழில்—மீன் தொழில் பெருகா வண்ணம் தடை செய்யப்பட்டது.

1660-ம் ஆண்டுச் சட்டம் மிக முக்கியமானதாகும். பல மாறுதல்கட்குட்பட்ட அச்சட்டம் கப்பல் தொழிலைப் பல ஆண்டு கட்கு ஒழுங்குபடுத்தும் அடிப்படையைக் கொண்டதாய் அமைந்தது. 1662-ல் இங்கிலாந்து நாட்டுக்கப்பல் என்பது அந்நாட்டினருக்குச் சொந்தமானதாயும், கப்பல் ஓட்டுபவர்கள்

இங்கிலாந்து நாட்டு வாசிகளாகவும் இருத்தல் வேண்டுமென விளக்கப்பட்டது. 1673-ல் குடியேற்ற நாடுகள் பட்டியல் பொருட்களைச் சுங்கவரி செலுத்தியே பரிமாறிக் கொள்ள வேண்டுமென்று கூறப்பட்டது. மேலும் பல பொருட்கள் பட்டியலில் சேர்க்கப் பட்டன. 1670-ம் ஆண்டுச் சட்டம் அயர்லாந்துக்குச் சில சலுகைகளை வழங்கியது. ஸ்காட்லாந்து அந்நிய நாடாகக் கருதப் பட்டதால் 1663 ல் இங்கிலாந்து நாட்டு இறக்குமதிகளின் மீது தடைகளை விதித்தது. ஆனால், 1707-ல் ஸ்காட்லாந்தும் 1779-ல் அயர்லாந்தும் இங்கிலாந்துடன் இணைந்த பின்னர் இங்கிலாந்தின் போக்குவரத்து விதிகள் மகா பிரிட்டன் முழுவதும் அமுல் செய்யப் பட்டன.

கடற்கடவுச் சட்டங்களினுல் பயன்கள் வெகுவாக ஏற்பட்டனவா இல்லையா என்பது பெரும் விவாதத்திற்குரியதே எனினும் 1718-ம் நூற்ருண்டுகளில் கப்பல்களின் மொத்த எடை (Tonnage) பெருகிற்று. 19-ம் நூற்ருண்டில் உலகிலேயே இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பல் தொழில் முதலிடம் வகித்தது. எனவே கடற்கடவுச் சட்டங்களின் குறிக்கோள் நிறைவேறிற்று எனக் கூறலாம். ஆனுல் அச்சட்டங்களின்றியும் இவை நிகழ்ந்திருக்கக் கூடும் என்பதும் ஒத்துக் கொள்ளக் கூடியதே. கப்பல் தொழிலில் டச்சுக்காரர்கள் 17-ம் நூற்ருண்டில் முன்னேற்றம் அடையக் காரணம் முப்பதாண்டுப் போராகும். அரசியல் நிலைமையை இங்கிலாந்து சமாளிக்க வேண்டியிருந்ததால் ஹாலந்து கப்பல் தொழிலில் தற்காலிக மேன்மை அடைந்தது. மீண்டும் ஐரோப்பிய நாடுகளும், இங்கிலாந்தும் போட்டியில் ஈடுபட்டபோது ஹாலந்து தளர்ச்சி அடைந்தது. ஆனுல், இங்கிலாந்தின் கடல் வாணிபக் கொள்கை பால்டிக் பிரதேசங்களில் வெற்றிகரமாக அமையவில்லை. கப்பல்களும் அவற்றுடன் வாணிபம் நடத்த ஏற்றவையாக அமையவில்லை. இங்கிலாந்தின் கடற்கடவுச் சட்டங்களும், கப்பல்களின் குறைந்த எண்ணிக்கையும் இறக்குமதித் தடைகளும், விலைவாசிகளையும், உற்பத்திப் பொருட்களின் விலையையும் அதிகரித்தன. பழைய குடியேற்றத் திட்டம் ஆரம்பத்தில் வெற்றிகரமாக இருந்தது. ஆனுல், நாளடைவில் அவை அமுலாக்கப்பட இயலவில்லை. அத்திட்டங்களும் சட்டங்களும் அமெரிக்க விடுதலைப் போருக்குப்பின் மாற்றமடைந்தன. 1796-ல் கடற்கடவுச் சட்டங்கள் தளர்த்தப்பட்டன. மேற்கிந்தியத் தீவுகளுடனும், கனடாவுடனும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டுக் கப்பல்களில் வாணிபம் நடத்த அனுமதிக்கப்பட்டது. 1822-ல் பிரேசிலுடன் (Brazil) வாணிபம் நடத்தச் சலுகை அளிக்கப்பட்டது. ஆனுல் நாளடைவில் இங்கிலாந்தின் வாணிபப் போக்கும், கப்பல் போக்கு

வரத்துக் கட்டுப்பாடுகளும் பிறநாடுகளுக்கு எரிச்சலூட்டின. இங்கிலாந்துக்குப் பதிலடி தர விழைந்தன. இங்கிலாந்துக் கப்பல்களையும், சரக்கு இறக்குமதிகளையும், கடும் வரிச்சுமை, தடைகட்கு உட்படுத்த முயன்றன. 1823-ல் வரிச்சலுகை பரிமாற்றச் சட்டம் (Reciprocity of Duties) இயற்றப்பட்டது. அதன்படி இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பல்கள் இறக்குமதிகட்குப் பிற நாடுகளில் தரப்படும் அதே அளவு சலுகைகளை அந்நாடுகளுக்கு இங்கிலாந்து தர ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. குடியேற்ற நாடுகள் நேரிடை வாணிபம் நடத்த அனுமதிக்கப்பட்டன. 1840ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்தில் தடையிலா வாணிபக் கொள்கை வெற்றி பெற ஆரம்பித்தது. அமெரிக்க ஐக்கியநாடு கப்பல்களைப் பெருக்கிற்று. குறைந்த கட்டணத்தில் வேகமாக அதிகச் சரக்குகளை ஏற்றிச் சென்றது. கடற்கடவுச் சட்டங்களை ரத்து செய்யக் கனடாவும், மேற்கிந்தியத் தீவுகளும் கோரின. 1849-இல் பல கடற் கடவுச் சட்டங்கள் ரத்தாகின. கரையோரப் போக்குவரத்து 1824ஆம் ஆண்டில் பொதுவான தாக்கப்பட்டது. கப்பல் போக்குவரத்துக்கு இருந்த பல கட்டுப்பாடுகள் தடையிலா வாணிபக் கொள்கையின் அடிப்படையில் மறைந்தன.

நீராவிக் கப்பல்கள்

கடற்கடவுச் சட்டங்கள் ரத்தான பிறகு கப்பல் போக்குவரத்து முன்னேற்றம் அடைந்து பெரும் மாறுதல்கட்கு உள்ளானதுடன் உலகில் கப்பல் போக்குவரத்தில் தன் முதலிடத்தை இங்கிலாந்து தக்க வைத்துக் கொண்டுதானிருந்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் கப்பல் தொழிலில் பல மாற்றங்கள் நிகழ்ந்தன. அதுவரை கப்பல்கள் மரத்தால் கட்டப்பட்டன. காற்றின் உதவியால் செல்லும் பாய்மரக் கப்பல்களே உபயோகத்திலிருந்தன. சாலைகள் தோன்றும் முன்னமேயே கடல் வழிகளிருந்தன. அதேபோல 'நீராவி இரயிற் பொறி தோன்றுமுன்னரே நீராவிக்கப்பல்கள் தோன்றின. 1786-ல் வில்லியம்சிமிங்டன் (William Symlngton) என்பவர் கப்பற் (Marine Engine) பொறிக்கு உரிமை பெற்றார். 1787-ல் வில்கின்சன் இரும்பினால் கால்வாய்ப் படகு ஒன்றைச்செய்தார். 1802-ல் சிமிங்டன் போர்த்—கிளைட் கால்வாயில் (Forth & Clyde Canal) முதன் முதலில் சார்லட்டி டூன்டாஸ் (Charlotte Dundas) என்னும் நீராவிப் படகைச் செலுத்தினர். 1807-ல் ராபர்ட் புல்டன் (Robert Fulton) என்பவர் கிளர்மண்ட் (Clermont) என்னும் நீராவிக் கப்பல் ஒன்றைத் தயாரித்தார். அது ஹட்சன் நதியில் நியூயார்க், ஆல்பனி நகர்களுக்கிடையில் ஓடியது. 1812-ல் ஹென்றிபெல் (Henry Bell) காமட் (Comet) என்னும் நீராவிக் கப்பலை (Leath) லீத் கடற்கரையில் செலுத்தினர். இது 1818-லிருந்து லிவர்பூல்,

கிளாஸ்கோ, அயர்கடல், டோவர்-கலே (Dover—Calais) ஆகிய வற்றிற் கிடையே முறையான நீராவிப்படகுப் போக்குவரத்து ஆரம்பிக்க வழிவகுத்தது. 1819-ல் சாவன்னு (Savannah) என்னும் நீராவிக்கப்பல் அட்லாண்டிக் பெரும் கடலைக் கடந்தது. பாயின் உதவியாலும் நீராவியின் உதவியாலுமே அது செலுத்தப் பட்டது. இவையெல்லாம் மரக்கப்பல்களே. இதற்கிடையில் கார்ட் (Corte) என்பார். இரும்புத் தகடுகளை உற்பத்தி செய்யும் உபாயத்தைக் கண்டுபிடித்தார். முதன் முதல் இரும்பால் டிப்டனில் (Tipton) 1823-ல் கட்டப்பட்டக் கப்பல் தேம்ஸ் நதியில் விடப்பட்டது. அயர்லாந்துக் கால்வாய்களில் இரும்புப் படகுகளை பிர்கன்ஹெட்டைச் (Birkenhead) சேர்ந்த ஜான்லார்ட் (John Laird) என்பவர் செலுத்தினர். 1840-ல் இரும்பால் கப்பல் கட்டும் தொழிலை பேர்பான் (Fairburn) என்பாரும், கிளைடில் (Clyde) நேப்பியர் (Napier) என்பாரும் துவங்கினர்கள். 1833-ல் ராயல் வில்லியம் (Royal William) என்னும் கப்பல் நீராவியின் உதவியால் அட்லாண்டிக் பெருங்கடலை 20 நாட்களில் கடந்தது. 1838-க்குப் பின்னரே அட்லாண்டிக்கைக் கடந்து செல்லும் ஒழுங்கான போக்கு வரத்து ஏற்பட்டது. பிரிட்டனில் ஏற்பட்ட பெரும் மேற்கிந்திய நீரா விக்கப்பல் நிறுவனம் (The Great Western Steamship Company) பெரும் மேற்கு (Great Western) எனும் கப்பல் ஒன்றனைக் கட்டி அட்லாண்டிக்கைக் கடக்க முயன்றுகொண்டிருந்தபோதே லண்டன் நிறுவனம் (London Company) ஒன்றின் சிரியஸ் (Sirius) என்னும் கப்பல் லண்டனிலிருந்து கார்க்கை (Cork) அடைந்து அங்கிருந்து நியூயார்க்கைப் பதினேழு நாட்களில் அடைந்தது. பெரும் மேற்கு என்னும் கப்பல் அதன் பின்னரே வந்து சேர்ந்தது. குனர்ட் (Cunard) என்பவர் 1839-லிருந்து தபால்களை ஏற்றிச் செல்ல ஒப்புக்கொண்டு அரசு உதவியும் பெற்றுர். பாய்களைக் கொண்ட நீராவிக்கப்பல்கள் துருப்புகளைப் பொருந்தின. அவற்றின் வளர்ச்சி மிகுந்தது. பாய்மரக்கப்பல்கள் நீராவிக்கப்பல்களுக்கு இடையில் போட்டி ஏற்பட்டது. நிலக்கரி நிலையங்கள் ஏற்பட்டதும் கப்பல் களில் இடவசதிப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. 1850-ல் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட நவீன பாய்க்கப்பல்கள் தூர நாடுகளுடன் வாணிபத் தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டன. 1869-ல் சூயஸ் கால்வாய் திறக்கப் பட்டது. பாய்க்கப்பல்கள் அதன் வழியாகச் செல்ல முடியாத தால் ஆப்பிரிக்காவைச் சுற்றிக் கீழை நாடுகளுக்குச் சென்றத னுல் பல இன்னல்களும் கால விரையமும் ஏற்பட்டன. அவற்றில் துடுப்புச் சக்கரங்களுக்குப் (Paddle wheels) பதில் சுழல் திருகுகள் (Screw Propellers) ஏற்படுத்தப்பட்டன. 1875-ல் இரும்புக்குப் பதில் எஃகுத் தகடுகள் உபயோகிக்கப்பட்டன. அவை லேசாகவும் உறுதியாகவும் இருந்தன. 1854லேயே நான்கு உருளைப் பொறி

(Four (Cylinder) கூட்டுப் பொறி (Compound Engine) மும்மடங்கு விரியும் பொறி (Triple, Expansion Engine), நான்கு மடங்கு விரியும் பொறி (Quadruple Expansion Engine) போன்றவைகள் கண்டு பிடிக்கப்பட்டன. நியூகேஸிலைச் சேர்ந்த சர்சார்லஸ்பார்சான்ஸ் (Sir Charles Parsons) சுழற் பொறியைக் (Turbines) கண்டு பிடித்ததன் மூலம் கப்பல்களின் வேகம் அதிகரித்தது. மேலும் டீசல் எண்ணெய் (Diesel oil) எரிபொருளாக உபயோகிக்கபட்டது. பின்னர் உள்எரிபொறியும் (Internal Combustion Engine) ஏற்பட்டது. 1880-ல் பெஸ்மர் (Bessmer), சீமன்ஸ் (Siemens) எஃகு கண்டுபிடிக்கப்பட்டு இரும்பின் உபயோகம் கப்பல் கட்டுவதில் குறைந்தது. இதனுல் கப்பல்களின் அளவு, தன்மை வளர்ச்சி யடைந்தன். லூசிட்டானியா (Lusitania), மாரிட்டானியா (Maritania), டைட்டானியா (Titania) — இது 1912-ல் மூழ்கிற்று) போன்றவை 1907-ல் கட்டப்பட்டன. சுமார் 70,000 குதிரைச் சக்தியும் (Horse Power) மணிக்கு 25 கடல் மைல்கள் (knots) வேகத்திலும் செல்லக் கூடியனவாகவும் இருந்தன. பின்னர் கட்டப் பட்ட குவீன் மேரி (Queen Mary), குவீன் எலிசபெத் (Queen Elizabeth) யுனைடெட் ஸ்டேட்ஸ் (United States) என்பன கப்பல் துறையில் பெரும் முன்னேற்றங்களின் அறிகுறியாகத் திகழ்ந்தன. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் துறைமுக வசதிகள் விரிவுபடுத்தப் பட்டன. 1802-ல் மேற்கிந்தியத் துறை (West Indian Dock) லண்டனில் கட்டப்பட்டது. சரே வியாபாரத் துறை நிறுவனம், (Surrey Commericial Dock Company) 1855-ல் விக்டோரியாத் துறை, 1882-ல் டில்பரித்துறை கட்டப்பட்டன. 1890-ல் தேம்ஸ் போக்குவரத்துத் திட்டம் இலண்டன் துறைமுக ஆணைக்குழுவின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் வந்தது. 1927-ல் கிளாட்ஸ்டன் துறை கட்டப்பட்டது. சௌத்தாம்டன் (Southampton) துறை பெரிய கப்பல்கள் எந்த நேரத்திலும் எந்தக் கால நிலையிலும் வர வசதியாகக் கட்டப்பட்டது. தற்கால நவீனத் துறைகள் டிரபால்கர் க்ரேவிங் துறை (Trafalgar Graving Yard). திறந்த பெருங்கடல் துறை (Open Ocean Dock); மிதப்புத் துறை (Floating Dock) போன்ற வைகள் சௌத்தாம்டனில் கட்டப்பட்டுள்ளன.

நீராவிக் கப்பல்களில் முறைவழிக் கப்பல், சரக்கேற்றிச் செல்லும் நாடோடிக் கப்பல் (Tramps) என இருவகை உண்டு. குறிப்பிட்ட ஓர் இடத்துக்கு முறையாகக் குறிப்பிட்ட காலத்தில், பிரயாணிகள், தபால்கள், சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வது முறைவழிக் கப்பலாகும். சரக்குகள் ஏற்றி இறக்குவதற்குத் தக்க நிலையில் உள்ள இடங்கட்குச் செல்வது நாடோடிக் கப்பல்கள் எனப்படும். மாமிசத்தைக் குளிர்

பதன வசதியுடன் எடுத்துச் செல்லும் கப்பல்களும் எண்ணெய்க் கப்பல்களும் பின்னர் உருவாயின.

உலகின் பெரும் பகுதி கடல் வாணிபத்தை இங்கிலாந்து செய்து வந்தது. சுமார் 52% சாமான்களை இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பல்கள் சுமந்து சென்றன. அவை நெடுந்தூரப் பயணத்தையும் நடத்தின. இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களைப் போல் இவற்றிற்கு எவ்விதத் தடையுமில்லை. ஏனெனில் கடல் வழி எல்லோருக்கும் பொதுவானது. கப்பல்கள் வெளிநாட்டு வாணிபத்தையே செய்து வந்தன. கப்பல்கள் புறப்பட்டுப் பல நாடுகட்கும் சென்று பல நாட்கள் தங்கி வருவன. ஆதலால் அவற்றை அரசு கட்டுப்படுத்த இயலாது. மேலும் போட்டியில் பல தடைகள் ஏற்படுத்துவதால் வாணிபத்துக்கும் கப்பல் போக்குவரத்துக்கும் பல இடையூறுகள் ஏற்படும்.

பல ஆண்டுகளாக அநேக கப்பல்கள் தரம், நிலை ஆராயப் படவில்லை. பழையன கழிக்கப்படவோ, தகுதி சரிபார்க்கப்படவோ இல்லை. அதிக லாபம் சம்பாதிப்பதற்காக அளவின்றிச் சரக்குகளை ஏற்றிக் குறைந்த அளவு மாலுமிகளே கப்பலில் அனுப்பப்பட்டனர்; கப்பலோட்டிகளின் நலன் பாதுகாக்கப்படவில்லை. இதுபோன்ற குறைபாடுகளைப் பாராளுமன்ற உறுப்பினர் சாமுவேல் பிளிம்சோல் (Samuel Pliamsoll) என்பவர் பொதுமக்கள் அறியும் வண்ணம் எடுத்துக் கூறினர். கப்பல்கள் பிரயாணத்திற்கு ஏற்றவையா எனப் பரிசோதிக்கவும் அவற்றில் உள்ள குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்யவும் சிலகட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தவும் வாணிபக்கழகத்துக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. பிளிம்சோலின் முயற்சியால் 1875—76-ல் வாணிபக் கப்பல்களின் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. கப்பலில் தளத்தில் ஏற்றப்படும் சாமான்களின் அளவு கட்டுப்படுத்தப் பட்டது. கப்பல்களில் எடைக் கோடுகள் (Load Line) வரையப் பட்டன. தகுதியற்ற கப்பல்களைக் கடலில் அனுப்பும் கப்பற் சொந்தக்காரர்கட்குத் தண்டனை விதிக்கப்பட்டது. தானியக் கப்பற் சட்டங்களும் வகுக்கப்பட்டன. எடைக்கோடுகள், பிளிம் சோல் கோடுகள் எனப்பட்டன. வாணிபக் கப்பல் தொழிற்சட்டம் (Merchant Shipping Act கப்பற்சட்டங்களைத் தொகுத்தமைத்தது. பிரயாணிகள் மாலுமிகள், பாதுகாப்புக்காக உயிர்காப்புப்பட்டைகள் (Life Belts) உயிர்காப்புப் படகுகள் (Life Boats) உயிர்காப்பு மிதவைகள் (Life Buoys) கம்பியில்லாத்தந்தி வசதிகள் (Wireless apparatus) வைத்திருக்க வேண்டுமென விதிக்கப்பட்டது. 1912-ல் "டைட்டானியா" எனும் கப்பல் மூழ்கியதும் இச்சட்டம் அமுல் செய்யப்பட்டது.

19-ம் நூற்றாண்டில் பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழில், அரசின் எவ்வித உதவியுமின்றி தனியார் முதலீடு மூலமே வளர்ந்தது. அஞ்சல்களை ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்கட்குக் கட்டணங்களாக உதவித்தொகை தரப்பட்டது. வேறு உதவி ஏதும் அவற்றிற்குக் கிடையாது. அமெரிக்க உள் நாட்டுப் போர் காரணமாகவும், இங்கிலாந்தின் கனி வளம் காரணமாகவும், அமெரிக்கா, கப்பல் தொழிலில் இங்கிலாந்தைத் தோற்கடிக்க இயலவில்லை. கப்பல்கள் உலகெங்கும் ஓடிச் சென்று வாணிபத்தை வளர்த்துப் பொருளாதார விருத்தியை இங்கிலாந்துக்குத் தந்தன. மேலும் பிற நாடுகள் கப்பல்களை இங்கிலாந்திடம் வாங்கின. இது பிரிட்டனின் செல்வ நிலையைப் பெருக்கிற்று. 1890-ல் உலகில் உள்ள கப்பல்களில் 80% பிரிட்டனில் கூட்டப்பட்டவையாகும். உலகக் கப்பல் வாணிபத்தில் 60% பிரிட்டனால் நடத்தப்பட்டது. கப்பல் கட்டும் தொழில் விருத்தியடையக் கரியும், இரும்பும் கிடைத்தது உதவியாயிருந்தது. பொறியாளர்களும், நிபுணர்களும் அதிகரித்தனர்.

நாளடைவில் புதிய போட்டி ஜெர்மனியால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. ஜெர்மனிக் கப்பல்கள் பெருவாரியாகக் காணப்பட்டன. மேலும் அட்லாண்டிக் பெருங்கடல் வாணிபம் ஜெர்மனிக்குக் கிடைத்தது. 1890-க்குப் பிறகு ஜப்பானும் இத்தொழிலில் முன்னேறியது. ஆகவே பல நாடுகள் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் ஈடுபட்டதால் போட்டியும் கடுமையாயின. மேலும் ஜெர்மனி போன்ற நாடுகள் கப்பல் தொழிலுக்கு வேண்டும் உதவியளித்ததால் பல நாடுகளில் அத்தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. அங்கு இரும்பு எஃகு கிடைத்தது, மேலும் உதவுபடியாயிற்று. தடையிலா வாணிபக் கொள்கையைக் கொண்ட பிரிட்டனிலும், அதன் குடியேற்ற நாட்டு அங்காடிகளிலும் ஜெர்மன் பொருட்கள் குவிந்தன. உலக வாணிபத்திலும், கப்பல் துறையிலும் ஜெர்மனி ஆதிக்கம் உயர ஆரம்பித்தது. இதற்கிடையில் இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தம் இத்தொழிலை வெகுவாகப் பாதித்தது. சூயஸ் கால்வாய் திறக்கப்பட்டிருந்தது. சரக்குகள் நகர்த்துவதற்குமேல் உபரியாக கப்பல்கள் எண்ணிக்கை இருந்தது. அதிகமான கப்பல்களிருந்ததால் சரக்குகளை ஏற்றுவதில் கட்டணங்கள் குறைந்தன. இதனால் கப்பல் தொழில் கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டது. அதைச் சமாளிக்கப் பல நிறுவனங்கள் இணைய (Amalgamation) ஆரம்பித்தன. பல தனியே இயங்கின. ஆனால் போட்டியைத் தவிர்க்க உடன்பாடுகள் செய்து கொண்டன. அவை முற்றுரிமைச் சங்கங்கள் (Conferences) எனப்பட்டன. அவற்றின் மூலம் கட்டணங்கள் குறையாமலும் அனாவசியமான போட்டிகள் ஏற்படாமலும் பாதுகாத்துக் கொண்டன. முறைவழிக் கப்பல்கட்கு மட்டும் இவை பயன்பட்டனவே

தவிர, நாடோடிக் கப்பல்களுக்கு அல்ல. அவற்றை இக்கூட்டு அமைப்புத் திட்டங்களால் கட்டுப்படுத்துவது கடினம். சரக்கேற்றும் கப்பல்களில் வியாபாரிகள் தொடர்ந்து ஆறு மாதங்கள் சரக்கேற்றி வந்தால் அவர்களுக்குக் கட்டிய கட்டணத்தில் 10% (பத்து சதவீதம்) தள்ளுபடி தரப்படும். அது உடன் தரப்படாது, கடைசியில் தரப்பட்டது. அதற்கிடையில் வேறு கப்பல்களில் சரக்கு ஏற்றினால் அது அனுமதிக்கப் படமாட்டாது. இவ்வாறு தரப்படும் தள்ளுபடிக்குப்பின் தரும் கழிவுத் தொகை (Deferred Rebate) என்று கூறப்பட்டது. இம்முறை முதன் முதலில் 1875-ல் கல்கத்தா மார்க்க வாணிபத்தில்தான் கையாளப்பட்டது. தொடர்ந்து பல சங்கங்கள் ஏற்பட்டன. இவை முற்றுரிமைக்கு வழி கோலுகின்றன என்ற குறைபாடு இருப்பினும் இதனால் நன்மைகள் இல்லை என்று கூறவியலாது. ஆனால் கட்டணங்கள் நிலையாயின. வணிகர்கட்கு நன்மைகள் ஏற்பட்டன. கட்டணத்தை உள்ளிட்டு விலை நிர்ணயம் செய்வதும், முறையான போக்குவரத்து ஏற்பட்டதும், பெரிய கப்பல்கள் கட்டுவதும் சாத்தியமானது. போட்டிச் செலவு, இயக்கும் செலவு முதலியன குறைந்தன. கப்பல் தொழில் விருத்தி யடைந்தது. இந்நிலையை விசாரித்தறிய 1906-ல் ஒரு அரச குழு ஏற்பட்டது. இதனால் கேடொன்றுமில்லை எனக் குழுவின் பெரும்பான்மையோர் கூறினர். அதனால் அரசு இவற்றில் தலையிடவில்லை. 1923-ல் பேரரசுக் கப்பல் தொழில் குழு (Imperial Shipping Committee) ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டு, பின் தரும் கழிவுக் கட்டண முறையை ஆராய்ந்து, அதனால் ஏதும் தவறில்லை என்று முடிவு கூறியது. இதனால் வாடிக்கைக்காரர்களின் நம்பிக்கையையும், ஆதரவையும் கப்பல் நிறுவனங்கள் பெற்றன. அரசவிசாரணைக் குழுவின் கண்டனங்கள் ஏதுமில்லாத காரணத்தால் இச்சங்கங்கள் வலிமையுடன் செயல்பட்டன. நிலையான கட்டண விகிதம், நேரப்படி கப்பல் பிரயாணங்கள், குறிப்பிட்ட துறைமுகங்களை அடைதல் போன்றவை வாணிப வளர்ச்சிக்கும் நிலையான வியாபார ஏற்பாடுகட்கும் பெரிதும் உதவின. வளர்ச்சியுற்று வந்த இத்தொழில் பல்வேறு காரணங்களால் தடைப்பட்டாலும் முன் கூறியபடி இத்தொழிலில் பெரும் போட்டி ஜெர்மனியால் ஏற்பட்டது. ஜெர்மனியில் அரசு உதவி கிட்டியதால் கப்பல் தொழில் விருத்தி யடைந்தது என்ற அடிப்படையில் இங்கிலாந்து அரசு கூனர்ட் (Cunard) நிறுவனத்துக்குப் பெரிய கப்பல்கள் (மாரிடானியா, லூசிடானியா, டைட்டானியா) கட்டுவதற்குக் கடனுதவித் தொகைகள் வழங்கியது.

முதல் உலகப் போர் துவங்கியதும் பிரிட்டனின் கப்பல்களுக்கு ஜெர்மன் நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் பெரும் சேதம் விளைவித்தன. ஆனால்

இங்கிலாந்தின் போர்க் கப்பல்கள் மேலும் சேதம் ஏற்படுவதைத் தடுத்து நிறுத்தின. சேதமடைந்த கப்பல்களை ஈடுசெய்யும் பொருட்டு வேகமாகப் பல கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. பிறநாடுகளும் போரில் இழந்த கப்பல்களுக்குச் சமமாகப் பல கப்பல்களைக் கட்டிவிட்டன. போர் ஓய்ந்ததும் உலகக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை போர் துவங்கு முன்னரேயிருந்த எண்ணிக்கையைக் காட்டிலும் மூன்றில் ஒரு பங்கு கூடியிருந்தது. ஆனால் இங்கிலாந்து கப்பல்களை உலகக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையில் பாதியாகயிருந்ததில் மூன்றில் ஒரு பங்காகக் குறைந்திருந்தது. எனினும் இங்கிலாந்து கப்பல்களில் பல வேலையின்றி துறைகளில் முடங்கிக் கிடந்தன. இத்தொழிலில் மந்த நிலை ஏற்பட்டது. ஆனாலும் அரசு, கப்பல்கள் கட்டக் கடனுதவி செய்தது. உதவிப் பணமும் தந்தது. இரண்டாம் உலகப் போரில் பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் வெகுவாக அழிக்கப்பட்டன. பெரிய கப்பல்கள் இருப்பினும் மேலும் கட்டப்பட்டும்கூட இத்தொழில் போரால் மிகுதியாகப் பாழடிக்கப்பட்டது. போர் ஓய்விற்குப் பின் ஜெர்மன் நாட்டுக் கப்பல்களை வெற்றி பெற்ற நாடுகள் பங்கு போட்டுக் கொண்டன. அமெரிக்கா தன் பங்குக் கப்பல்களை இங்கிலாந்துக்கு விற்றது. இங்கிலாந்து ஜெர்மனிக் கப்பல்கள் சிலவற்றை அந்நாடுகளுக்கே விற்றது. பிரிட்டிஷ் அரசு எதிரிகளால் சேதமடைந்த கப்பல்களைப் பழுது பார்க்கவும் சிலவற்றைச் சமாதானக் கப்பல்களாகவும், சிலவற்றைச் சரக்கேற்றிச் செல்லும் கப்பல்களாகவும் மாற்றி அமைப்பதில் அதிகக் கவனம் செலுத்தியது.

போருக்குப்பின் புனரமைப்பு வேலைத்திட்டங்களின் விளைவாக எஃகு, கரி போன்றவை கப்பல் கட்டும் தொழிலுக்குப் போதுமானபடி கிடைக்கவில்லை. மேலும் தொழிலாளர்களும், போதுமானவர்கள் கிடைக்கவில்லை. இங்கிலாந்து இக்கட்டான இச்சூழ்நிலையிலும் தன் கப்பல்களையும், பிறநாட்டுக் கப்பல்களையும், பழுதுபார்த்ததும், புதுக்கப்பல்கள் செய்ததும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும் ஆயினும் ஜெர்மனி, ஸ்வீடன், ஜப்பான் ஆகிய நாடுகள் இங்கிலாந்தின் கப்பல் கட்டும் தொழிலின் அளவையும் மிஞ்சிவிட்டன. ஜப்பானில் 1956-57-ல் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட கப்பல்களின் எண்ணிக்கை இங்கிலாந்தின் உற்பத்தியை விட அதிகம். 1957-க்குப்பின் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் ஊக்கம் குறைந்தது. பல கப்பல் கட்டும் தளங்களில் வேலையில்லை. போதிய தொழிலாளர்களில்லாமையும், வேலை நிறுத்தங்களும் குறிப்பிட்ட காலங்களில் கப்பல்களைக் கட்டித் தருவதற்கு இடையூறாக நின்றன. பிரிட்டிஷ் நிறுவனங்கள்கூட வெளியார் நிறுவனங்களிடம் கப்பல் கட்ட ஒப்பந்தம் செய்யுமளவுக்கு நிலை மாறி விட்டது. இத்துடன் விமானப் போக்குவரத்தும் போட்டியாக அமைந்தது, இத்தொழிலை வெகுவாகப்பாதித்தது. அறிவியல்

தொழில் ஆராய்ச்சித்துறை (Department of Scientific and industrial Research) பிரிட்டிஷ் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் விசேட பயன்கள் அல்லது அனுகூலங்கள் இருக்கவில்லை என்று முடிவு கூறியது. அவ்வாறு பயன்கள் கிட்டுமளவுக்குச் சாதனங்கள், நுணுக்கங்கள் விருத்தியடையவில்லை என்றும் கூறியது. பிரிட்டனின் கப்பல் தொழில் பெரும்பகுதி பால்டிக் எக்ஸ்சேஞ்சில் (Baltic Exchange) நடைபெற்றே வருகின்றது.

அப்போதைய வாணிபக் கப்பல்களின் மாலுமிகள் நிலை நன்றாக இல்லை. 1947-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் அவர்களது ஊழிய விகிதம், வேலை நேரம், விடுமுறை, ஓய்வு, வேலை நீக்கம் போன்ற வற்றைப்பற்றிப் பல விதிகள் உருவாக்கப்பட்டன. 1948-ல் வாணிபக் கப்பல்களில் நலவாரியத்துக்கு (The Merchant Navy Welfare Board) இங்கிலாந்திலும் வெளிநாட்டிலும் உள்ள இங்கிலாந்து நாட்டு வாணிபக் கப்பல்களின் மாலுமிகளின் நலனைப் பாதுகாத்து வரும் பொறுப்பு தரப்பட்டது. இது கப்பல் தொழில் வரலாற்றில் ஒரு முக்கியத் திருப்பமாகும். 1957-ல் புதுக்கப்பல்களைக் கட்டுவதற்குச் செய்யப்படும் முதலீட்டில் 20% வரி விதிப்பு விலக்குச் செய்யப்பட்டது.

தற்கால நிலை :

1968-ஜூனில் 1.6 மில்லியன் பேர் போக்குவரத்து, செய்தித் துறையில் வேலை செய்வோராவர். அதில் கப்பல் போக்குவரத்தில் 6%-ம் துறைகள், உள்நாட்டு நீர்வழிகள் முதலியவற்றில் 14%-ம் ஈடுபட்டுள்ளனர். உலகின் கடல் வழிகளில் ஈடுபட்டுள்ள மொத்தக் கப்பல்களில் 11% பிரிட்டனில் உள்ளது. அதற்கு உலகில் கடுமையான போட்டியும் உள்ளது. இருப்பினும் 1968-ல் பிரிட்டனின் அந்நியச் செலாவணியில் 260 மிலியன் பவுன் கப்பல்கள் மூலம் சம்பாதிக்கப்பட்டது.[1] 60% (அறுபது சதவீதம்) டீசல் எண்ணெயை எரிபொருளாகக் கொண்டு இயங்குகின்றன. ஏற்றிச் செல்லும் சரக்குகளின் தன்மைக் கேற்பக் கப்பல்கள் நவீன முறையில் கட்டப்படுகின்றன. தாதுப் பொருட்கள் எண்ணெய், சிமிண்டு, மது, ரசாயனப் பொருட்கள் போன்றவற்றை ஏற்றிச் செல்லத் தனியாகக் கப்பல்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

1969-ல் இரண்டாம் எலிசபெத் இராணி (Queen Elizabeth II) எனும் 66000 டன் உள்ள பிரயாணிக் கப்பல் அட்லாண்டிக் பெருங் கடல் போக்குவரத்துக்காகத் தயாரிக்கப்பட்டது. 1960-ல் 42000 டன் உள்ள "ஓரியானு" வும் (Oriana) 1961-ல் 46000 டன்

1 Britain 1970 — Official Hand Book P. 326

உள்ள "கான்பெர்ரா" (Canberra) என்னும் கப்பலும் தயாரிக்கப் பட்டன.[2] பிரிட்டிஷ் கப்பல்களில் பல பெருங்கடலில் செல்லும் கப்பல்களும், பிரயாணிகள்—சரக்குக் கப்பல்களும், சரக்குக் கப்பல் களும் உள்ளன. அவை பெரும் தனியார் நிறுவனங்களின் கீழ் உள்ளன. உலகில் உள்ள பல நீர்வழிகளில் ஒழுங்கான போக்கு வரத்து நடைபெற்று வருகின்றது. இங்கிலாந்திலிருந்து பலவிடங் கட்குக் கப்பல்களைச் செலுத்தும் பெரும் பிரிட்டிஷ் கப்பல் நிறுவனங் களாவன: குனர்ட் (Gunard) வட அமெரிக்காவுக்கும், ராயல் மெயில் (Royal Mail) தென் அமெரிக்காவுக்கும், ப்ளூ புனல் (The Blue Funnel) ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் கீழ்த்திசை நாடுகட்கும் பெனின்சுலர் ஓரியன்டலும் (Penninsular—Oriental) பிரிட்டிஷ் இந்தியக் கப்பலும் (The British India Lines) இந்தியா, ஆஸ்தி ரேலியா, கீழை நாடுகட்கும், யூனியன் கேஸில் (Union Castle) தெற்கு கிழக்கு ஆப்ரிக்காவிற்கும், எல்டர் டெம்ஸ்டர் (Elder Dempster) மேற்கு ஆப்ரிக்காவிற்கும், பர்னஸ் வித்தி (Furness Withy) வட அமெரிக்காவுக்கும் மேற்கிந்தியத் தீவுகட்கும், நியூ சீலந்துக் கப்பல்கள் (The Newzealand Lines) ஆஸ்திரேலியா வுக்கும் நியூசீலாந்துக்கும், ஷா சாவில் ஆல்பியன் (Shaw Savill Albion) ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் நியூசீலாந்துக்கும் செல்கின்றன. இவற்றில் பல சிறு நிறுவனங்களைக் கொண்ட இணைப்புகளாகும். 1967-ல் பிரிட்டிஷ் கப்பல் தளங்களில் தயார் செய்து வாங்கும் பிரிட்டிஷ் கப்பல் சொந்தக்காரர்கட்குக் கடன் உதவித் திட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

1871-ல் துவங்கப்பட்ட லாயிட்ஸ் நிறுவன லாயிட்ஸ் ரிஜிஸ்டர் (Lloyd's Register) என்னும் அமைப்பு கப்பல்களின் வகைகள், திறன் முதலியவற்றைப் பாகுபாடு செய்து வைத்துள்ளது. கப்பல்கள் சம்பந்தப்பட்ட தொழில் நுட்ப ஆலோசனையும் காப்பீடு சம்பந்தப்பட்ட வேலைகளையும் அது மிகுந்த உத்திர வாதத்துடன் கவனித்து வருகிறது. 1955-ல் ஏற்பட்ட பிரிட்டிஷ் கப்பல்காரர்கள் குழு (The British Shipping Council) கப்பல்கள் நலனைக் கவனிக்கிறது. பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் கூட்டமைப்பு நிறுவனம் (The British Shipping Federation Ltd) கப்பல் தொழி லாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சனைகளையும், வாணிபக் கப்பல்கள் சம்பந்தப்பட்ட விவகாரங்களையும் கவனிக்கிறது. தேசீயக் கடல் செல் வாரியம் (National Maritine Board) ஊதியம், வேலை நிபந்தனைகளைக் கவனிக்கிறது. வாணிபக் கப்பல்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரை பெரும்பாலும் வாணிபக் கழகமே பொறுப்பாக உள்ளது. 1894-ம் ஆண்டு வாணிபக் கப்பல் சட்டப்படி கடல் செல்

[2] Britain 1970 — Official Hand Book P. 327

பாதுகாப்புகள், நலன்களைக் கவனித்து வருகிறது. எடைக் கோடு, கப்பல் கட்டப்பட்டுள்ள தரம், போதிய உயிர்காப்புச் சாதனங்கள், நெருப்பு விபத்துத் தடுப்பு, செய்தி அனுப்பும் சாதனங்கள், ஊழியர் கட்டுப்பாடு, தொழில் திறமை, சுகாதார விதிகள், மாலுமிகள் தங்குமிடம் போன்றவையெல்லாம் சரிபார்க்கப்படுகின்றன. எல்லா பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள், மாலுமிகள் பற்றிய விவரங்கள் கார்டிப்பில் (Cardiff) உள்ள தலைமைப் பதிவாளர் (Resistrar General) அலுவலகத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது. வெளிநாடுகளில் இவை பிரிட்டிஷ் தூதுவர்கள் மூலம் கவனிக்கப்படுகின்றன. கடல்நீரைக் கழிவு எண்ணெய்ப் பொருட்களால் அசுத்தப்படுத்துதலைத் தவிர்க்கும், பொருட்டு 1922-ல் ஓர் சட்டம் ஏற்பட்டது. அது 1955, 1962 1963, 1967 ஆகிய ஆண்டுகளில் திருத்தம் செய்யப்பட்டுப் பல நாடுகளால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு அமுல் நடத்தப்படுகிறது.

டோவர் ஜலசந்தி வழியாக ஆண்டுக்கு 3,00,000 கப்பல்கள் செல்கின்றன. 1967-லிருந்து ஒற்றைவழித் திட்டங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இவை பிரான்ஸ், பிரிட்டன் ஜெர்மனி ஆகிய நாடுகளில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலும் ஒரு குழு ஏற்பட்டுள்ளது. (Inter Governmental Maritime Consultative Organization) இது ஐக்கிய நாடுகளின் அங்கமாகும், பிற கப்பல் போக்கு வரத்துத் திட்டங்களும் உருவாகி வருகின்றன. வாணிபக் கழகத்தால் இயக்கப்படும் கரையோரக் காவல் சேவை (Coast Guard service) கடற்கரை யோரக்காவல் மூலம் விபத்துக்குள்ளாகிய அல்லது ஆபத்தான நிலையில் உள்ள கப்பல்கள் அல்லது மனிதர்களைக் காப்பாற்றும் சேவையைச் செய்துவருகிறது. போதிய உபகரணங்களுடன் கூடிய இவ்வமைப்பு தனியார் அமைப்புக்களுடன் சேர்ந்து நற்பணி செய்துவருகிறது. அரசு தேசிய உயிர்காப்புப்படகு அமைப்பு (Royal National Life-boat Institution) 1824-ல் ஏற்பட்டதிலிருந்து 1968-வரை 90, 857 உயிர்களைக் காப்பாற்றியுள்ளது. 1968-ல் மட்டும் 1008 உயிர்களைக் காப்பாற்றியுள்ளது. அரச கடற்படை (Roal Navy) வியாபாரக் கப்பல் பிரிவையும் (Merchant Navy) சேர்ந்தவர்களைக் கொண்ட வாரியம் ஒன்று கலங்கரை விளக்கங்களை ஏற்படுத்தி நிர்வகித்து வருவதன் மூலம் கப்பல் போக்குவரத்துக்கு உறுதுணை செய்து வருகின்றது. இவை பற்றி வாணிபக் கழகம் சில பொறுப்புக்களைக் கொண்டது ஆகும்.

பிரிட்டனில் சுமார் 300 துறைமுகங்கள் உள. அவை பெருகி வரும் ஏற்றுமதி இறக்குமதிக்கேற்ப நவீன முறையில் நவீன சாதனங்களுடன் விருத்தி செயயப்பட்டு வருகின்றன. துறைகளில் 1969-லிருந்து சுமார் 50 மிலியன் பவுன்கள் வரை ஆண்டுக்கு

முதலீடு செய்யப்படுகிறது. இலண்டன் துறைமுகம் பொதுநல அரசு நாடுகளில் பெரிது. நியூயார்க், ராட்டர்டாம் இவற்றுடன் மூன்று பெருந் துறைமுகங்களில் ஒன்றாகும். 1968-ல் மட்டும் இங்கு 60 மிலியன் டன் சரக்கு கையாளப்பட்டது. லிவர்பூல் இங்கிலாந்தில் இரண்டாவது பெரும் துறைமுகமாகும். பிற துறைகளில் குறிப்பிடத் தக்கவை ஹல், இம்மிங்ஹாம், டோவர், அபர்தீன், மான்செஸ்டர், பிரிஸ்டல், சௌத்தாம்டன் ஆகும். மேலும் மேலும் இவை விருத்தி செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இவை தனி வாரியங்களால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. தேசியத் துறைக்குழு (National Port Trust) 1964-ல் ஏற்பட்டது. அது ஓர் ஆலோசனைக் குழுவாகும். 1965-ல் டெல்வின் அறிக்கைப்படி (Delvin Report) 1967 செப்டம்பர் முதல் துறைமுகத் தொழிலாளர்களை நிரந்தர ஊழியர்களாக ஆக்க வழி செய்யப்பட்டது. துறைமுகத் தொழிலாளர்களின் நலன்கள் துறைமுகத் தொழிலாளர் வாரியத்தால் (Dock Labour Board) கவனிக்கப்பட்டுவந்தது. அது தேசீயத் துறைமுக ஆணைக்குழுவுக்கும் (National Ports Authority) துறைமுகத் தொழிலாளர் குழுவுக்கும் (Dock Labour Committee) பொறுப்புகளைப் பகிர்ந்தளித்தது. இவை போன்ற பல அமைப்புக்கள் கப்பல் போக்குவரத்தையும், தொழிலாளர் நலன்களையும் கவனித்து வருகின்றன.

விமானப் போக்குவரத்து [Civil Aviation]:

போக்குவரத்து வசதிகள் வெகுவாக விருத்தியடைந்து வரும்போது விமானப் போக்குவரத்து, துரிதப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தியது. பல்வேறு சோதனைக்குப் பின்னரும் ஆராய்ச்சிகட்குப் பின்னரும் பல இன்னல்களினூடே ஒழுங்கான விமானப் போக்குவரத்து ஏற்படும் அளவில் இது விருத்தி அடைந்தது. இங்கிலாந்தில் 1919-ஆகஸ்ட் மாதம் 25-ம் நாள் முதன் முதலில் பயணிகளையும், தபால்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு விமானப்போக்குவரத்து முறையாக ஏற்படுத்தப்பட்டது. தினசரி இலண்டனுக்கும் பாரிஸுக்கும் அது ஆரம்பிக்கப்பட்டது. முதன் முதலில் விமானத் தபால் முறையை பிரிட்டனே ஆரம்பித்தது. 1924-ஏப்ரலில் நான்கு நிறுவனங்கள் இணைந்து இம்பிரீயல் வான்வழிகள் (Imperial Airways) நிறுவனம் ஏற்பட்டது. வாணிபப் போக்குவரத்தும் 1929-லிருந்து இங்கிலாந்திலிருந்து இந்தியாவிற்கும் 1935-ல் ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் பயணிகள் விமானப் போக்குவரத்தும் தொடங்கப்பட்டன. 1940-ல் அது பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு விமானக்கழகம் (British Overseas Airways Corporation) எனும் தேசிய நிறுவனமாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டது. 1946-ல் பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய விமான வழிகள் (British European

Airways) எனும் தேசிய நிறுனவமும், பிற நிறுவனங்களும் ஏற்பட்டன. 1966-ல் விமானப் போக்குவரத்தின் நிர்வாகம் வாணிபக்கழகத் திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

1949, 1952-லிருந்து விமான நிறுவனங்கள் அரசின் ஒப்புதல் பெற்றுப் புது வழிகள், புதிய நேரங்களில் விமானப் போக்குவரத்தை ஆரம்பிக்க அனுமதிக்கப்பட்டன. 1960-ல் ஏற்பட்ட பயணிகள் விமானச்சட்டம் அரசின் தேசிய நிறுவனங்களின் முற்றுரிமையை ஒழித்து அனுமதித் திட்டங்களை (Licensing System) ஏற்படுத்தியது. விமானப் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட அனுமதிகள், நேரங்கள் பிறவற்றிற்கு வான் போக்குவரத்து அனுமதி வாரியத்தின் (Air Transport Licensing Board) அனுமதி பெறவேண்டும். வான் போக்குவரத்து அனுமதி வாரியம் சுயேச்சையான அங்கமாகும். அதில் ஆறு முதல் 10 அங்கத்தினர்களை வாணிபக்கழகம் நியமிக்கிறது. அனுமதி கோரிவரும் மனுக்களை மனுச்செய்வோரின் பணவசதி, வேலையாட்கள், அமைப்பு உத்தேச மார்க்கத்தின் அவசியம், ஏற்கெனவே உள்ள மார்க்கத்தில் உள்ள வசதிகள், அவற்றை நிர்வகிப்போரின் ஆட்சேபங்கள் பற்றியும் பரிசீலனை செய்வது அவ்வாரியத்தின் பொறுப்பாகும். வாரியத்தின் தீர்ப்புகளுக்கு எதிராக வாணிபக்கழகத்துக்கு முறையீடு செய்யலாம். அது போன்றவற்றை விசாரணை செய்ய ஏற்பட்ட 1969-ம் ஆண்டுக் குழு, சிவில் வான்துறை ஆணைக்குழுவை (Civil Aviation Authority) ஏற்படுத்தப் பரிந்துரை செய்தது. பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு வான்வழிக் கழகம் போன்றவற்றின் அமைப்பு, செயல்கள் 1949, 1966-ல் ஏற்பட்ட வான்வழி அமைப்புச் சட்டங்களின் (Air Corporation Acts) தொகுப்பான 1967, 1969 ஆகிய சட்டங்களில் வரையறுத்து கூறப்பட்டுள்ளன. பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு வான்வழிக் கழகத்துக்கான நிதி ஒதுக்கீடுகள் 1966-ல் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. கருவூலப்பங்குத் தொகை முதலீடு (Excheoquer Dividend Capital) முறை ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அது பெறும் நிதி அளவு 90 மிலியன் பவுனாகும். அரசின் உத்தரவின் பேரில் அது 120 மிலியன் பவுனாக உயர்த்தப்படலாம். பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய வான்வழிக் கழகம் பெறும் நிதி அளவு 200 மிலியன் ஆகும் அனுமதியின் பேரில் 230 மிலியன் பவுன் வரை உயர்த்தப்படலாம்.

வாணிபக் கழகம் தேசிய நலன் கருதி, விமானக் கழகங்களின் நடவடிக்கைகளைப் பற்றிக் கருத்து தெரிவிப்பதுடன் வரையறைகளையும் ஏற்படுத்தலாம். மூலதனம் செலவு பற்றி வரையறுக்கும் அதிகாரம் அதற்குண்டு. ஆனால் நிர்வாகம் முழுவதும் பிரிட்டிஷ்

பிரிட்டன் பொருளாதார வரலாறு

வெளிநாட்டு விமானக் கழகமும், பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய விமானக் கழகம் ஆகியவற்றினதேயாகும்.

1959-லிருந்த விமானப் போக்குவரத்துத் திறன் தற்போது மூன்று மடங்கு உயர்ந்துள்ளது. 1955-ல் 2.5 மிலியன் பிரயாணிகள் இங்கிலாந்திலிருந்து வெளியேற, இங்கிலாந்துக்குள்ளேர, விமான மூலம் பிரயாணம் செய்துள்ளனர். 1962-ல் கடல்வழிப் பிரயாணிகளைக் காட்டிலும் வான்வழிப் பயணிகள் அதிகரித்துள்ளனர். 1968-ல் வான்வழிப் பயணிகள் 15.7 மிலியனும், கடல்வழிப் பயணிகள் 9.2 மிலியனும் ஆவர்.

வெளி நாட்டு விமானக் கழகம் நீண்ட தூரப் பயணங்களை நடத்த உதவுகிறது. பிரிட்டன் - ஐரோப்பா, மத்தியக் கிழக்கு, தூரக் கிழக்கு, ஆஸ்திரேலியா, ஆப்ரிக்கா, தென் வட அமெரிக்கா ஆகிய நாடுகளுடனும், உலக நாடுகள் அனைத்துடனும் வான்வழித் தொடர்பை இக்கழகம் ஏற்படுத்தியுள்ளது. பிற நிறுவனங்களுடன் தொடர்பு கொண்டு பல வழிகளில் முன்னேற்றத்துக்கு உதவுகின்றது. பல உயர்ரக விமானங்களும் விரைந்து செல்லும் ஜெட் விமானங்களும் பெருகி உள்ளன. சூபர் V.C. 10 (Super V.C. 10), போயிங் 707 (Boeing 707) போன்றவை குறிப்பிடத்தக்கவையாகும். பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு விமானக் கழகம் 68-69-ம் ஆண்டு 21.7 மிலியன் பவுன்கள் லாபம் பெற்றதுடன், வெளி நாட்டு நாணய வருவாய் மட்டும் 111 மிலியன் பவுனாகும். பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய வான்வழிக் கழகம் ஐரோப்பா, ஆப்ரிக்கா, மத்தியக் கிழக்கு நாடுகளில் சுமார் 80 இடங்களை இணைக்கிறது. பல தீவுகட்கும், ஸ்காட்லாந்துக்கும் இது தொடர்பு கொள்கிறது. நேர்வழிப்பிரயாண வசதிக்காகப் பிற நிறுவனங்களுடன் ஒத்துழைக்கிறது. 1969-ல் அதன் போக்குவரத்து 10.2 சதவிகிதமாகும் அது அடுத்த ஆண்டில் 5.3 சதவிகிதம் கூடியது. அக்கழகத்தின் முக்கிய விமானங்களாவன: ஒன் லெவன்ஸ் (One Elevens), ட்ரைடண்ட் டூஸ் (Trident Twos), வைகவுண்ட் (Viscount), வான்கார்டு (Vanguard) என்பனவாகும். 1968-69-ல் 3.5 மிலியன் பவுன்கள் லாபம் பெற்றது.

இவ்விரு பெருங்கழகங்களைத் தவிர்த்து, தனி நிறுவனங்களும் இவற்றுடன் போட்டியிட்டு வான்வழிப் பயணத்தைப் பெருக்கி வருகின்றன. 1968-ல் 6.9 மிலியன் மக்கள் இவற்றில் பயணம் செய்தனர். ஜெட் விமானங்களும் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெருக்கிவருகின்றன. இவை தவிர பயிர்களுக்கு மருந்து தெளிக்கவும், வான்வழி அளவிடுதல் (Aerial Survey),

புகைப்படம் எடுக்கவும், பயிற்சி தரவும் விமானங்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. வான்வழி மூலம் கடல் கடந்த வாணிபம் தொடர்ந்து முன்னேறிவருகின்றது. 1956-ல் 1.7 சதவீதம் இறக்குமதியும் 2.9 சதவீதம் ஏற்றுமதியும் நடைபெற்றன. 1968-ல் அவை முறையே 11.8 சதவீதமும், 12.2 சதவீதமுமாக உயர்ந்தது. இவற்றின் மதிப்பு 1753 மிலியன் பவுணுகும்[1] ஏற்றுமதிப் பொருட்களாவன: விலையுயர்ந்த இயந்திரச் சாதனங்கள், உறுப்புகள், விமானங்கள், வாகனங்களின் உறுப்புகள், மின் சாதனங்கள், தோல்கள் ஆகியனவாகும். இவற்றில் மீண்டும் ஏற்றுமதி செய்யப்படும் (Re-exports) பொருட்களும் அடங்கும். வான்வழிப் பொருட்களை அனுப்ப இலண்டனில் உள்ள ஹீத்ரோ (Heathrow) முக்கியமானதாகும். ஆண்டுதோறும் சராசரியாக அது 19% கூடி வருகிறது. 1968-ல், 2,91,000 மெட்ரிக் டன் பொருட்கள் கொண்டு செல்லப்பட்டன. முறையான சரக்கு போக்குவரத்து 1959-ல் 1,96,000 டன்னுகும். 1968-ல் அது 3,04,000 டன்னுக உயர்ந்தது.

வாணிபத்துக்காகவும். தனியார் உபயோகத்திலும் உள்ள சுமார் 800 விமானங்களில் 600 பயிற்சிப் பள்ளிகள் தனியார் சங்கங்கள் ஆகியவற்றினவையாகும். வாணிபக் கழகம் விமான நிலையங்களின் பராமரிப்புப் பொறுப்பை ஏற்றுள்ளன எனினும் வட்டார நிர்வாகக் குழுக்கள் வாணிபக் கழகத்தின் அங்கீகாரத்திற்குட்பட்டு அவற்றைப் பராமரிப்புச் செய்யலாம். நகராட்சித் தனியார் உடமைகளிலிருக்கும் விமான நிலையங்களில் பிரயாணிகளுக்காக ஏற்பட்டுள்ளவை அரசின் தணிக்கை, ஒழுங்குமுறை விதிகட்குட்பட்டவையாகும்; எனினும் எல்லாத் தளங்களும் வாணிபக் கழகத்தின் பொறுப்பிலும் அங்கீகாரத்திற்கு உட்பட்டுமேயுள்ளன. 1966—ஏப்ரல் முதல் நாளிலிருந்து பிரிட்டிஷ் விமான நிலைய ஆணைக்குழு (British Airports Authority) வாணிப நோக்குடன் தனி அங்கமாக இயக்கம் பெற்றது. அது இலண்டன் நகரில் உள்ள பெரும் விமான நிலையங்களான ஹீத்ரோ, காட்விக் (Gatwick), எஸக்ஸில் உள்ள ஸ்டான்ஸ்டட் (Standsted) ஆகியவற்றின் நிர்வாகத்தை ஏற்றது. இக்குழு வாணிபக் கழகத்தின் அதிகாரத்திற்குட்பட்டே இயங்கும். ஐக்கிய அரசில் சுமார் 135 விமான நிலையங்கள் உள்ளன.

விமானங்களும், பிரயாண வசதிகளும் கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் வெகுவாக முன்னேற்றம் பெற்றுள்ளன. 1968இல் சிவில் விமான நிலையங்களின் மூலம் சுமார் 25.6 மில்லியன் மக்கள்

1. Britain 1970—Official Hand Book—P. 350.

பிரயாணங்களை மேற்கொண்டுள்ளனர். வாணிபத்திற்காக மட்டும் விமானங்கள் 5,60,000 தடவைகள் ஈடுபடுத்தப்பட்டன. மேற்கு ஐரோப்பாவிலேயே மிகவும் அதிகப் போக்குவரத்து நடக்கும் பெரிய விமான நிலையம் ஹீத்ரோவாகும். ஹீத்ரோவும், காட்விக்கும் முக்கிய, பன்னாட்டு வான்வழி நிலையங்களாகும். ஹீத்ரோவில் 1960இல் பிரயாணங்களை மேற்கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 5.4 மில்லியனிலிருந்து 1968இல் 13.4 மில்லியனாக உயர்ந்துள்ளது. விமான ஆணைக் குழு இந்நிலையங்களில் 25 மில்லியன் பவுன்களைச் செலவிட்டு, பிரயாணிகள் தங்குமிடங்கள், விமானங்களின் ஓடு பாதைகள் ஆகியவற்றை விஸ்தரிப்புச் செய்துள்ளது. மேலும் சரக்குகள் ஏற்றி இறக்க வசதிகள், பல கட்டிடங்கள் ஏற்படுத்தியுள்ளனர். 1970 லிருந்து போயிங் 747 (Boeing, 747), ஜம்போ ஜெட் (Jumbo Jet) விமானங்கள் வந்து போக 12.5 மில்லியன் பவுன் செலவில் வசதிகள் அமைக்கத்திட்டமிடப்பட்டுள்ளன மத்திய இலண்டன் பகுதியையும், ஹீத்ரோவையும் பாதாள இரயில் பாதைகளின் மூலம் (Underground Railway) இணைக்கத் திட்டம் உருவாகியுள்ளது. இலண்டன் பகுதியில் இரண்டாவது பெரும் விமான நிலையமான காட்விக் 1958இல் உருவானது. காட்விக்கின் குறிப்பிடத்தக்க வசதியாவது வான்வழி, சாலை, இருப்புப்பாதை எல்லாம் மையமாகக் கூடும் இடமாகும். அதில் பிற அபிவிருத்திப் பணிகளும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளன. தேம்ஸ் நதிக்கரையில் அமைந்துள்ள பாட்டர்சி (Battersea) ஹெலிகாப்டர் (Helicopter) நிலையமாகும். பிற முக்கிய நிலையங்களாவன[1] ஆபட்ஸ்சிஞ்ச் (Abbotsinch) மான்செஸ்டர், ஆல்டர்குரோவ் (Alder Grove), லூடன் (Luton), எடின்பர்க், பர்மிங்ஹாம், பிரஸ்ட்விக் ஆகும்.

அரசாங்கம் வான்வழிப் பாதுகாப்பை விமானங்கட்கும், விமானச் சிப்பந்திகட்கும் ஏற்படுத்தி வருகிறது. அவற்றுக்கான தரம், தகுதிகளை வரையறுத்துள்ளனர். பெட்போர்டிலும் (Bedford), பார்ன்பரோ லும்வி (Farnborough) அமைக்கப்பட்டுள்ள வானூர்தி அமைப்புக்கள் (Royal Aircraft Establishments) வானூர்திகள் அமைப்பு, கட்டுதல் போன்றவற்றை ஆராய்ச்சிகள் செய்து அபிவிருத்திகள் ஏற்பட உதவுகிறது. வாணிபக் கழகம் பாதுகாப்பு, விபத்துக்கான காரணக் கூறுகள் பற்றி ஆராயவும், சட்டங்கள் ஏற்படப் பரிந்துரையும் செய்கிறது. வாணிபக் கழகத்தின் பரிந்துரையின் பேரில் ஏற்படுத்தப்பட்டக் குழுவின் அமைதியைப் பிரிட்டிஷ் சிவில் வான்வழித் தகுதிச் சான்றிதழ் தரும் விதிகட்கு உட்பட்டு அனுமதிபெற்ற பின்னரே விமானங்கள் வான்வழிப் பயணங்களை மேற்கொள்ள இயலும். மேலும் அவை குறிப்பிட்ட

1 Britain 1970 — Official Hand Book

கால இடைவெளிக்குப் பின் சோதிக்கப்பட்ட பின்னரே தொடர்ந்து செயல்பட அனுமதிக்கப்படும். வான்வழி இயக்குநர்கள் (Operators) சான்றிதழ்கள் பெற்ற பின்னரே பணியாற்ற அனுமதிக்கப்படுவர். அதற்கான தகுதிகள் பெற்றுள்ளதைச் சோதித்த பிறகே சான்றிதழ்கள் வழங்கப்படுகின்றன. சிவில் விமான ஓட்டிகளுக்குப் பயிச்சி தருதற்காக அரச வான்வழிப்படை (Royal Air force) வான் வழிப்பயிற்சிக் கல்லூரி (College of Air Training) 1960-ல் ஹாம்பில் (Hamble) என்னுமிடத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. வாணிபத்திற்கான விமான ஓட்டிகளும் பயிற்சி பெறுவதற்குப் பயிற்சிப்பள்ளிகள் கார்லேல், எஸ்டிரி, ஆக்ஸ்போர்டு, பெரித், ஹாம்பில் போன்ற விடங்களில் ஏற்பட்டுள்ளன.

சிவில், இராணுவ வான்வழிப் போக்குவரத்து ஐக்கிய அரசுகள் முழுவதும் தேசிய வான்வழிப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு அமைப்பால் (National Air Traffic Control Organisation) கட்டுப்பாடு செய்தும் கண்காணிக்கப்பட்டும் வருகிறது. இது வாணிபக் கழகம், பாதுகாப்புத்துறைச் செயலர் (Secretary of State for Defence) ஆகிய இருவரின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ்ச் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத்திட்டம் 1950-இல் செயல்படத் துவங்கியதும் மூன்று கட்டுப்பாடு நிலையங்கள் இலண்டன், ப்ரஸ்ட்ன், பிரஸ்விக் ஆகிய இடங்களில் ஏற்பட்டன. அவை சுற்றியுள்ள மண்டலங்களில் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபெற நடத்த உதவும். இங்கிலாந்தே ராடர் சாதனத்தைப் போக்குவரத்திற்காக முதலில் பயன்படுத்தியது. தானியங்கி இயந்திரங்கள், மின்கணிப்புக் கருவிகள் மூலமும் இவை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. ரேடியோ சமிக்ஞைகள் மூலம் எந்தக் கால நிலையிலும் ஆபத்துக்களின்றிப் போக்குவரத்து நடைபெறவும், தரையிறங்கவும் உதவ ஆராய்ச்சிகள் நடைபெறுகின்றன. அரச வானூர்தி அமைப்பு ஏற்படுத்தியுள்ள திடீர்த்தரையிறங்கு சோதனைப் பிரிவு (Blind Landing Experimental Unit) பிரயாணிகளை ஏற்றிச்செல்லும் விமானங்கள் தானகவே (Automatic Blind Landing) பத்திரமாகத் தரையிறங்க உதவியுள்ளது. பிரிட்டன் 1963-இல் ஏற்பட்ட யூரோ கண்ட்ரோல் (Euro Control) எனும் ஐரோப்பியப் பன்னாட்டு அமைப்பில் (European International Agency) அங்கத்தினர். அவ்வமைப்பு வான் வழிப் பயணத்தில் உள்ள பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கவும், அத்துறையில் அபிவிருத்தி செய்யவும் உதவுகிறது.

ஹோவர்கிராப்ட் (Hovercraft) எனும் விமான வகை 1965-லிருந்து பிரயாணிகளைக் கடற்கரைப் பகுதிகளில் கொண்டு செல்ல

உதவுகிறது. இது காற்றின் அழுத்தம் உதவியால் தரையிலும், நீர் மட்டங்களிலும் செல்லும், பிரான்சுக்கு இங்கிலீஷ் கால்வாயைக் கடந்து செல்லுவதை விருத்தி செய்யப்பல படகுகள் 1968–லிருந்து விடப்பட்டுள்ளன. 1969-இல் ராம்ஸ்கேட் அருகில் உள்ள பெக்வெல்பே (Pegwell Bay) எனுமிடத்தில் ஹூவெர்கிராப்ட் நிலையமும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

தபால் நிலையங்கள் (The Post Officies) :

1657-ல் ஏற்பட்ட தபால் அலுவலகம் இன்று தபால் தொலைபேசி வசதிகளை ஐக்கிய அரசில் செய்து தருகிறது. 1969-ல் ஏற்பட்ட தபால் அலுவலகச் சட்டம் அதை நாட்டின் உரிமையான நிறுவன மாக ஆக்கிற்று. முன்பு அமைச்சராலும் தபால் தலைமை அலுவலக ராலும் (Post master General) நிர்வகிக்கப்பட்ட அஞ்சலகங்கள் தற்போது தலைவர் ஒருவரைக் கொண்ட கழகத்தால் நிர்வகிக்கப் படுகிறது. அது தபால் தந்தி செய்தி அமைச்சருக்குப் பொறுப்பாகும். 1969 மார்ச்சில் 24,820 தபால் அலுவலகங்களில் 4,17,000 ஊழியர்கள் பணிபுரிகின்றனர்.

பிரிட்டனில் ஆரம்பக் காலத்தில் டியூடர் அரசசபைக்கு அக்காலத்தில் குதிரை வீரர்கள் செய்திகளைக் கொண்டு சென்றனர். முதலில் தபாலை எடுத்துச் செல்லும் இரயில் 1830ல் லிவர்பூலிலிருந்து மான்செஸ்டருக்குச் சென்றது. விரிவான தபால் சேவைகள் பென்னி தபால் (Penny Post) 1840-ல் ஏற்பட்டதும் உருவாயின. 1841-ல் பத்திரமாகக் கொண்டு செல்லும் பதிவுத் தபால் முறை ஏற்பட்டது. 1792-லிருந்து 1838 வரை தனியாரால் நடத்தி வந்த பணம் அனுப்பும் முறை (Money Order) மாறியதுடன், தபால் பணத் தாட்கள் (Postal Orders) குறிப்பிட்ட தொகைகட்குத் தருவது 1881-ல் ஏற்பட்டது. 1855-ல் இலண்டனில் தபால் பெட்டிகள் வைக்கும் முறை ஏற்பட்டது. 1883-ல் அத்துடன் தபால் மூலம் சாமான்கள் அனுப்புவதும் சேர்க்கப்பட்டது. 1919-ல் கார்களில் தபால் அனுப்பும் முறையும், 1911-ல் வான்வழித் தபால் முறையும் ஏற்பட்டன. தபால்களைப் பிரிக்கும் இயந்திரங்கள் 1969-ல் புகுத்தப் பட்டன. இன்னும் புதுமைகளும், கருவிகளும் புகுத்தப்பட உள்ளன. பிரித்தல், முத்திரை குத்துதல் கருவிகள் சுமார் 60 இடங்களில் ஏற்பட்டுள்ளன. முகவரிகளைக் குறியீடு செய்யும் முறையும் ஏற்பட்டு வருகிறது. இரு பிரிவு முறைகள் (Two tier) (முதல்தர அவசரத் தபால்கள், சாதாரணத் தபால்கள் என்று பிரிக்கப்படுதல்) வேலைக் குவிப்பை உச்ச வேலை நேரங்களில் குறைப் பதற்காக 1968-ல் புகுத்தப்பட்டன. பிற நாடுகளில் தபால்

முறைகளை ஏற்படுத்த ஆலோசனைச் சேவை நிறுவனங்கள் (Postal Consultancy Service) ஏற்பட்டுள்ளன.

தற்போது தபால் அலுவலகங்களில் ஒருவர் தபால், தந்தி வசதிகள் தவிர தனது ஓய்வூதியம், குடும்ப உதவித் தொகை பெறவும், நாய், வானொலிப் பெட்டி, கார் ஆகியவற்றுக்கு அனுமதி (Licence) பெறவும், தேசீயக் காப்பீட்டுப் பில்லைகள் பெறவும், முதலீடு செய்யவும், சேமிப்புச் செய்யவும் அவை உதவி செய்கின்றன. பல்வேறு நிர்வாகத் துறைகளுடன் தொடர்பு கொண்டும் அவசிய அவசரத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் மக்களின் பிரதிநிதியாக அது விளங்குகிறது.

தனியார் பொறுப்பிலிருந்த தபால் தந்தி வசதிகள் யாவும் 1870-ல் தபால் தலைமை அலுவலருக்கு மாற்றப்பட்டன. 1928-ல் தந்தி அச்சுச் செய்தித் துறையும், (Teleprinter Communication) தானியங்கிச் செய்தி முறையும் (Automatic Switching System) 1954லும் ஏற்பட்டன. தபால் அலுவலகம் தற்போது உலகிலேயே பெரிய தானியங்கிச் செய்தி அமைப்பாக விளங்குகிறது. சுமார் 850 தபால் அலுவலகங்கட்கு இவ்வசதி ஏற்பட்டுள்ளது: 1950 வரை வெளிநாட்டுத் தந்திப் பணிகளைத் தபால் அலுவலகமும் கேபிள் தந்தி நிறுவனமும் (Cables and wireless Ltd.,) சேர்ந்து நடத்தின. 1947-ல் அது நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டது. இவை தற்போது உள்நாட்டு, வெளிநாட்டுச் செய்திப் போக்குவரத்துக்களைக் கவனிக்கின்றன.

உலகிலேயே பெரிய தந்தி அலுவலகமான இலண்டனிலுள்ள எலக்ட்ரா ஹவுஸ் (Electra House) என்பதிலிருந்தே வெளிநாட்டுக்குத் தந்திகள் அனுப்பப்படுகின்றன. வேறு ஒன்பது தந்தி நிலையங்களிலிருந்தும் தந்திகள் அனுப்பலாம். 'ஜென்டெக்ஸ்' (Gentex) எனும் முறைப்படி பெல்ஜியம், பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, ஹாலந்து, லக்சும்பர், இத்தாலி, நார்வே போன்ற இடங்களிலுள்ள பெரும் நகரங்களுடன் நேரடித் தொடர்பு கொள்ள வசதி உண்டு. ஐரோப்பாவுக்கு அப்பாலும் செய்திகளை விரைவில் அனுப்பும் வசதிகள் உண்டு.[1]

1932-ல் இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்ட 'டெலக்ஸ்' (Telex) முறை தொலைபேசியின் வேகத்தில் வார்த்தைகளைச் சுத்தமாகவும், செய்தியாக அனுப்ப உதவுகின்றது. எளிதில் வேகமாகத் தொடர்பு கொள்ள இது உதவுகிறது. இதற்கான வேறுபட்ட கட்டணங்கள்

ஏற்பட்டுள்ளன. இது முழுவதும் தானியங்கி முறையில் செயல்படுவது. பன்னாட்டுத் தொடர்புகளை இலண்டன் மாற்று நிலையம் ஏற்படுத்தித் தரும். 1980-ல் இதன் வசதிகளை 140,000 பேருக்கு ஏற்படுத்த உத்தேசித்துள்ளது. கணிப்பான்கள், கணக்கீட்டுக் கருவிகளின் சேவையைப் பெறவும் அலுவலகங்கள் உதவுகின்றன.

1912-ல் தேசீயத் தொலைபேசி நிறுவனத்தைத் தபால் நிலையம் வாங்கும் போது தொலைபேசிச் சாதனங்கள் முழுமையும் அதன் வசமாயின. ஹல் மாநகராட்சி மட்டும் தனது தொலை பேசி அமைப்பை அனுமதி பெற்று வைத்துக் கொண்டது. 1969, மார்ச்சில் சுமார் 6125 தொலைபேசி மாற்று நிலையங்கள் (Exchanges) இருந்தன. தானியங்கியாக நெடுந்தூரத் தொலைபேசி அமைப்புகள் 1958-ல் பிரிட்டனில் ஏற்பட்டன. 1970-ல் 90 சதவீதத்தினருக்கு நேராகவே கூப்பிடும் முறை (Dialing system) ஏற்பட்டுள்ளது. உள்நாட்டு, வெளி நாட்டுத் தொடர்பைத் துரிதமாக ஏற்படுத்துவதற்குண்டான வசதிகள் முழுமையும் செய்யப்பட்டுள்ளன. மின் அணு மாற்று நிலையங்கள் (Electronic Exchanges) புதிதாகப் புகுத்தப்பட்டுள்ளன. குறுகிய தூரங்களில் குவிப்பு ஏற்பட்டுள்ளதால் சிக்கல் ஏற்படாது பார்த்துக் கொள்ளப் புதிய திட்டங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. பல முக்கிய நகரங்களிலும், வெளி நாட்டு நகரங்களுக்கிடையிலும் நேரடித் தொலைபேசித் தொடர்பு வசதிகள் ஏற்பட்டுள்ளன. இலண்டன் பன்னாட்டு மாற்று நிலையம் (London (International Exchange) ஐரோப்பா, அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளுடன் கேபிள் (Cable) தொடர்பு கொண்டுள்ளது. படங்கள் பிடித்து அனுப்பவும், பெறவும் ஒலிபரப்புச் செய்யவும் இந்நிறுவனங்கள் உதவுகின்றன. இலண்டனிலுள்ள 620-அடி உயரக் கோபுரம் நுண் அலை வானொலித் தொடர்பை (Micro Wave Radio Link) நெடுந் தூரத் தொலை பேசிக்கும், தொலைப்படக் காட்சிக்கும் ஏற்படுத்த உதவுகிறது. நாட்டில் சுமார், 200 கோபுரங்கள் அல்லது கம்பங்கள் தபால் அலுவலகத் தொடர்புக்காக ஏற்படுத்தப் பட்டுள்ளன. அதில் ஒன்று பர்மிங்ஹாமில் உள்ள 500-அடிக் கோபுரமும் ஆகும். காவல்துறை, நெருப்பு அணைக்கும் படை, முதலுதவிக்காக மருத்துவமனை ஆகியவற்றுடன் தொடர்பு கொள்ளவும், கால நிலையறியவும் மற்றும் பல விவரங்கட்கும் தபால் நிலையங்கள் தொலைபேசிச் சேவையைச் செய்து தந்துள்ளன. இலண்டனில் ஆங்கிலம், பிரெஞ்சு, ஸ்பானியம், ஜெர்மனி ஆகிய மொழிகளில் அன்று நடைபெறும் நிகழ்ச்சி பற்றித் தொலைபேசி மூலம் தொடர்பு கொண்டால் அறிவிப்புச் செய்யும் ஏற்பாடு செய்யப் பட்டுள்ளது. இது தவிர வானொலித் தொலைபேசி (Radio Telephone) ஏற்பாடுகளும் உண்டு.

1956-ல் பிரிட்டனுக்கும் கனடாவுக்கும், ஐக்கிய நாடுகளுக்கு மிடையில் முதலில் அட்லாண்டிக்கின் குறுக்காகத் தொலைபேசிக் கேபிள்கள் (Transatlantic Telephone Cables) ஏற்பட்டன. பொது நல அரசு நாடுகளுடனும் பல கேபிள் தொடர்புகள் ஏற்பட்டுள்ளன. 1961-ல் 2100 கடல் மைல் தொலைவில் ஸ்காட்லாந்துக்கும், கனடா வுக்கும் (Cantat), 1963-ல் கனடா, ஹவாய், பிஜி, நியூசிலாந்து, ஆஸ்திரேலியாவுக்குமிடையில் 8130 கடல்மைல் தூரமும் (Compac) ஆஸ்திரேலியா, நியூகினி, குவாம், ஹாங்காங், மலேசியா, சிங்கப் பூருக்கிடையில் (Seacom) கேபிள் மூலம் தொலைபேசித் தொடர்புகள் ஏற்பட்டன. ஸ்காட்லாந்து, கனடாத் தொடர்பு இருவழி இணைப் பாகும். தபால் நிலைய ஆராய்ச்சி நிலையம் மேலும் பல புதிய இணைப்புக்களை ஏற்படுத்த உதவுகிறது.

1962-ல் டெல்ஸ்டார் (Telstar) ரிலே (Relay) என்ற செயற்கைக் கோள்கள் (Satellite) மூலம் செய்தித் தொடர்பு கொள்ள கூன்ஹில்லி (Coonhilly) நிலையம் உருவாயிற்று. இந்துப் பெருங்கடல், அட்லாண்டிப் பெருங்கடல் மார்க்கங்களில் ஏற்படுத்தப் பட்ட செயற்கைக் கோள்கள் மூலம் தொலைபேசி, தொலைப்படக் காட்சித் தொடர்புகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. 1970-ல் பிரிட்ட னுடன் இம்முறைப்படி சுமார் 20 நாடுகள் நேரடித் தொடர்பு கொள்ள ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. பன்னாட்டுச் செயற்கைக் கோள் செய்திப் போக்குவரத்துக் குழுவின் (International Communications Satellite Consortorium—Intelsat) இரண்டாவது பெரும் பங்குதாரராக, பிரிட்டன் திகழ்கிறது. இம்முறைக்கான சாத னங்களை இந்நிறுவனமே அளித்து வருகிறது.[1]

இவை தவிர்த்துப் பிரிட்டனில் "கரையோர வானொலி நிலையங் கள்" உள்ளன. இவை 500 மைல் தூரம் வரையில் கடலில் உள்ள கப்பல்களுடன் வானொலித் தொலைபேசி வசதியும் ஏற்படுத்துவன வாகும். உலகின் எந்தப் பாகத்திலிருப்பினும் அக்கப்பல்களுடன் வானொலித் தந்தித் தொடர்பு கொள்ளும் திறனுடனும் "போர்டிஸ் ஹெட் வானொலி நிலையம்" (Portishead Radio) அமைக்கப்பட் டுள்ளது. இவை கடலில் செல்வோரின் உயிர் பாதுகாப்புச் சேவை புரிகின்றன. இவை தொடர்ந்து அபாய அறிவிப்புக்களைக் கண்ணும் கருத்துமாகக் கவனித்து அபாயத்திலுள்ள கப்பல்கட்கோ, விமானங் கட்கோ உடன் உதவி புரிகின்றன. 1968-ல் சுமார் 504 அவசர அபாய அறிவிப்புக்களைக் கவனித்து ஆவன செய்தன. மேலும் கப்பல்களிலிருந்து தந்தி பெறவும், அனுப்பவும், கடல்செல் பயணங் கட்கு உதவியாக எச்சரிக்கைகளை விடுக்கவும், காலநிலை அறிவிப்பும்

1 Britain 1970—Official Hand Book.

செய்கின்றன. கப்பலில் உள்ளோருக்கு மருத்துவ, அவசர உதவி அளிக்க, இலவச மருத்துவ ஆலோசனையும் வழங்குகின்றன. 1968-69-ல் சுமார் 440 மருத்துவ விசாரணைகட்கு உதவியுள்ளன.

விபரங்களைத் தொகுத்துதவ, தபால் நிலையங்கள் ஏற்படுத்திக் கொண்ட வசதிகளைத் தொழில், வர்த்தகத் துறைகளும் உபயோகிக்கும் வகையில் 1967-ல் ஒரு சட்டம் ஏற்பட்டது. "தேசீய விபரத் தொகுப்புச் சேவை" (National Data Processing Service) பலரைப் பெரிதும் கவர ஆரம்பித்துள்ளது. 14 புள்ளி விபரத் தொகுப்புக் கருவிகள் இலண்டன், எடின்பர்க், போர்ட்ஸ் - மவுத், டெர்பி, லீட்ஸ் ஆகிய இடங்களில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் பல இடங்களில் ஏற்படவுள்ளன.

இயந்திரப் போக்குவரத்தினால் ஏற்பட்ட விளைவுகள் :

இயந்திரப் போக்குவரத்தினால் ஏற்பட்ட விளைவுகளைப் பற்றி ஆராயுங்கால் மிக முக்கியமான விளைவு வாணிபப் புரட்சி என்பது விளங்கும். முற்காலத்தில் மேனர் போன்ற வட்டார மட்டத்திலேயே பொருளாதாரம் இருந்தது. தேவைகள் குறைவும், போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவும், மக்களை அந்தந்தப் பகுதிக்குள்ளேயே சுய தேவை நிறைவைக் குறிக்கோளாகக் கொள்ளச் செய்தன. நாட்டின் ஒரு பகுதிக்கும் பிறபகுதிக்கும் கூட அதிகமான தொடர்பின்றி இருந்தது. போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் ஆரம்பத்தில், பாய்க் கப்பல்கள், பொதிகளை ஏற்றிச் செல்லும் மிருகங்கள், சாலைகள், கடல் மார்க்கங்கள் ஏற்பட்டன. சாலைகளும், கால்வாய்களும் நல்ல முறையில் ஏற்பட ஆரம்பித்ததும் மக்களிடையே தொடர்புகள் சற்று விருத்தியாக ஆரம்பித்தன. ஆனால் இருப்புப்பாதைகளும், நீராவிக்கப்பலும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவுடன், நாட்டுப்பொருளாதாரம் உலக அல்லது பன்னாட்டுப் பொருளாதாரமாக மாறியது. நாட்டின் சுயதேவை என்ற கருத்து மாறுபட்டு ஒவ்வொரு நாடும் பிறநாட்டைத் தவிர்க்க முடியாதபடி சார்ந்து, சார்புப் பொருளாதாரமாக மாறியது. பொருளாதாரம், உற்பத்தி, விற்பனை எல்லாமே உலகமட்டத்தில் ஏற்பட்டன. 1870-லிருந்து பிரான்ஸ், இங்கிலாந்து, ஜெர்மனி, ஐக்கிய நாடுகள், ருஷ்யா முதலான நாடுகள் பலவும் இருப்புப்பாதை, கப்பல்கள் உருவாக்குவதில் வளர்ச்சி பெற்றன. எனவே வளர்ந்து வந்த போக்குவரத்தின் விளைவாக வாணிபப் புரட்சி ஏற்பட்டது. அவை சமூக, பொருளாதார வாணிபத்துறைகளில் இங்கிலாந்தில் மட்டுமல்லாது உலக அரங்கிலும் பல மாற்றங்களை உருவாக்கின. அவை பத்திரமாக, வேகமாக ஒழுங்குபட, மலிந்த கட்டணத்தில், கனமான, லேசான, பருமனான, சிறிய பொருட்களை நகர்த்தும் திறன் பெற்றிருந்தன. மக்கள் பயணத்திற்கும் அடிப்படையாக

அமைந்தன. மலைகள், நதிகள், கடல்கள் போன்ற இயற்கைத் தடைகளோ காலநிலையோ பற்றிக் கவலையின்றி உலகின் குறுக்கும் நெடுக்குமாகக் கடந்து செல்லவும், தூரத்தைப் பொருட்படுத்தாதிருக்கவும் இயந்திரப் போக்குவரத்து உதவிற்று.

உலகநாடுகளின் பொருளாதார நிலையிலும் நாடுகளின் முக்கியத்துவத்திலும், பெரும் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. இங்கிலாந்தைப் பொறுத்தமட்டில் பிரிட்டிஷ் பேரரசு உருவாயிற்று. போக்குவரத்துப் பெருக்கத்தால் தொழில் ஊக்கமடைந்து, உற்பத்தி பெருகியது. பல போட்டிகள் உருவாயின. பிரிட்டன் இரும்பால் கப்பல்களைக் கட்ட அதன் கனிவளம் இரும்பு, நிலக்கரி மிகவும் உதவுபடியாக இருந்ததால், அதனை எந்த நாடும் அப்போது விஞ்ச இயலவில்லை. சரக்கு, பிரயாணிக் கப்பல்கள் மிகுந்தன. அதன் அனுபவம் மிகவும் உதவியாயிருந்தது. பல நாடுகளை அது போட்டியில் வென்றது. பாய்க் கப்பல், நீராவிக் கப்பலானதும், சூயஸ் கால்வாய் வெட்டப்பட்ட பின்னும், இணையாக வளர்ந்து வந்த இருப்புப்பாதையும் அதன் கப்பல் தொழிலின் வேகத்தையும், கப்பல்களின் நடமாட்டத்தையும் வெகுவாக முடுக்கின. பிரிட்டன், கப்பல் தொழிலில் முற்றுரிமை பெற்றதென்றே கொள்ளலாம். பிரிட்டனின் குடியேற்ற நாடுகள் அதிகரித்தன. கடற்கரையோர நகரங்கள் தோன்றின. பேரரசு முழுவதும் எளிதில் தொடர்பு கொள்ள முடிந்தது. செய்திப் போக்குவரத்து, கம்பியில்லாத் தந்தி முதலியன மேலும் வேகத்தை அதிகரித்தன. பேரரசு ஆட்சி எளிதில் சீராக நடக்க முடிந்தது.

இருப்புப்பாதைகளும் சாலைகளும் ஏற்பட்டதால் முன்பு கடற்கரையோர நகரங்களாகவே இருந்தவை, அவற்றைத் தாண்டி உள்நாட்டிற்குள் சென்று தொடர்பு ஏற்படுத்த உதவியது. நாட்டின் உட்பகுதிகள் விருத்தியடைந்தன. குறிப்பாகக் குடியேற்ற நாடுகள் அல்லது நகரங்கள் ஏற்பட்டிருந்த கண்டங்களில் நாட்டின் உட்பகுதிக்குள் ஊடுருவிச் சென்று, அக்கண்டத்தின் இயற்கை வளங்களைப் பெற்று, தனக்கும், தன் தாய்நாட்டிற்கும் பயன்படும் வகையில் அவற்றால் உதவ முடிந்தது. அந்த முறையிலேயே நைஜீரியா, உகாண்டா, ரொடீஷியா போன்றவை வளர முடிந்தது. ஆப்பிரிக்காவின் உள்நாட்டுப் பகுதி வளர்ச்சிக்கு இயந்திரப் போக்குவரத்தே காரணம். அதேபோல கனடியப் பிரெய்ரிப் பகுதி, சூடான், ஆஸ்திரேலியாப் பகுதிகளும் வளர முடிந்தது.

அமெரிக்கக் கண்டத்தின் குறுக்காக, கனடாவின் கோதுமையைக் கொண்டுவந்து அட்லாண்டிக் பெருங்கடலின் வழியாக

இங்கிலாந்தில் கொண்டு வந்து கொட்டுவது இயந்திரப் போக்கு வரத்தின் வளர்ச்சியாலல்லவா? ஆஸ்திரேலிய உரோமம், இந்தியாவின் சணல், மலேசியாவின் இரப்பர் இவற்றை எளிதில் கொண்டு செல்வதும் பன்னாட்டு அரங்கில் பிரிட்டன் ஆதிக்கநிலை செலுத்துவதும் சாத்தியமாயிற்று. இவ்வியந்திரப் போக்குவரத்து பிரிட்டிஷ் பேரரசை மட்டும் உருவாக்கி நிற்கவில்லை. ஐக்கிய நாடுகள், ஜெர்மனி, ருஷியா போன்ற வல்லரசுகளையும் உருவாக்கி நாடுகளிடையே போட்டியையும் உருவாக்கியது. கச்சாப் பொருட்களைப் பெறவும், உற்பத்திப் பொருட்களை விற்பனை செய்யவும், உலக அங்காடிகளில் ஆதிக்கநிலை ஏறபடுத்தவும் நாடுகள் முயன்றன. குடியேற்றங்கள் அமைத்து நாடுகளை அடிமைப்படுத்தவும் வழி வகுத்தன. எல்லா நாடுகளிலும் அரசின் தலையீடு போக்குவரத்துத் துறையிலும், அதனால் வேகமாக வளர்ந்து வந்த பொருளாதாரத் துறையிலும் அவசியமானதாயிற்று.

இயந்திரப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சி காரணமாக உலக அங்காடிகளில் புதிய பொருட்கள் விற்பனைக்காக வர ஆரம்பித்தன. முன்பு வாசனைப் பொருட்கள், அடிமைகளே முக்கியமானதாயிருந்தது மாறி, கனத்த பரிமாணத்திலும் பெருத்த கரி, இயந்திரங்கள், உணவுப்பொருட்கள், கச்சாப்பொருட்கள் அங்காடிகளை அடைந்தன. தேயிலை, புகையிலை, காப்பி, சர்க்கரையும் பிற பொருட்களும் வரத்தலைப்பட்டன. இரும்பும், கரியும் முக்கியத்துவம் அடைந்தன. குளிர்பதன வசதிகள், எளிதில் கெட்டுப்போகும் இறைச்சி, பழங்கள் போன்றவற்றையும் சேதமின்றி ஏற்றிச் செல்ல வழிவகுத்தன. எனவே இறைச்சி, பால், பாற்பொருட்கள் போன்ற பண்ணைப் பொருட்கள், முட்டை, புதிய காய்கனிகள், வெண்ணெய் போன்றவையும், டப்பாக்களில் அடைக்கப்பட்ட பழங்கள், மாமிசம், மீன் போன்றவைகளும் ஒரு நாட்டிலிருந்து மற்றொரு நாட்டிற்கு மிகவும் சுலபமாக எடுத்துச் செல்லப்பட்டன. மக்கள் உணவு வகைகள் பெருகின. புதிய உணவுகள் கிடைத்தன. உணவுப்பொருட்களின் விலைகள் குறைந்தன. உணவுப் பற்றுக்குறையினால் முன்பு பஞ்சங்கள் ஏற்பட்டுவந்தன. உதாரணமாக, பிரிட்டனுக்குக் கோதுமை இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. பிரிட்டனில் கோதுமை தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டால் அதேபோல் ஐரோப்பாவிலும் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டாலும், பஞ்சம் ஏற்பட்டு அதனால் மக்கள் பட்டினி கிடக்கவும், உயிரிழக்கவும் கூடும். ஆனால் இயந்திரப் போக்குவரத்தினால் இந்த அபாயங்கள் தடை செய்யப்பட்டன. பஞ்ச காலங்களில் உணவுப்பொருட்களை எளிதில் ஓரிடத்திலிருந்து பிறிதோரிடத்திற்கு எடுத்துச் செல்வது எளிதாயிற்று. மேலும் வேகமாகச் செல்லும்

இரயில் பொறியும், கப்பல்களும், கொள்ளைக்காரர்களிடமிருந்து வாணிபப் பொருட்களையும், மக்களையும் பாதுகாத்தன.

பொருட்களைப் பத்திரமாகவும், குறிப்பிட்ட காலங்களில் நீண்ட தூரத்திலும் இருக்கும் இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்ல முடிந்தது. எனவே தல அல்லது வட்டாரச் சந்தைகள் முக்கியத்துவம் குறைந்தது. வாணிப அமைப்புகளில் பெரும் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. மொத்த வியாபாரம், சில்லறை வியாபாரம் எனப் பிரிந்தன. வாணிப உலகில் பலர் தோன்றினர். தரகர்கள், கழிவு பெறுவோர், பயணம்செய் வணிகர்கள் ஏற்பட்டனர். பலர் குறிப்பிட்ட ஒரு பொருளில் மட்டுமே தொழில் அல்லது வாணிபம் செய்தனர். உற்பத்தியிடங்கள், விற்பனை இடங்கள் வேறுபட்டன. இது இயந்திரப் போக்குவரத்தின் விளைவாகும். ஆனால் சில தொழில்களில் உற்பத்தியாளரும், விற்பனையாளரும் ஒருவரே ஆயினர். கார்கள், தட்டுப் பொறிகள், தையல் கருவிகள், துணி, புகையிலை, மதுவகைகள் போன்றவைகளில் தயாரிப்பாளர்களே விற்பனையாளர்களுமானார்கள். இது வாணிபப் புரட்சியின் விளைவுகளில் ஒன்றாகும். அது வேகமடைந்து வந்த இயந்திரப் போக்குவரத்தினாலேயே முடிந்தது. அவை வாணிபத்தில் புது வேகத்தை ஏற்படுத்தின. முன்பெல்லாம் நிறுவனங்கள், தல, வட்டார, நாட்டு மட்டத்தில் பொருட்களை அளித்துவந்தன. ஆனால் இயந்திரப் போக்குவரத்து கடல்கடந்த பன்னாட்டு வாணிப நிலையையும், அங்காடிகளையும் ஏற்படுத்தியது. பன்னாட்டு வாணிபப் பெருக்கமும், போட்டியும் உருவாயின. நிறுவனங்களின் இணைப்புகள் ஏற்பட்டன. இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களே இணைந்து செயல்படத் தொடங்கின என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். வாணிப வட்டங்களும் குழுக்களும் ஏற்பட்டன.

இயந்திரப் போக்குவரத்தால் பல நாடுகளில் வளர்ந்துவந்த வாணிபம், நிதித்துறையிலும் பெருத்த மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது. முதலீடுகள், இலாபங்கள் பெருகின. பன்னாட்டு நிதி அமைப்புக்கள் தோன்ற ஆரம்பித்தன. முதலீடுகள் பல வகையாயின. நாட்டின் நிதிக்கொள்கை, வரையறைகள், கட்டுப்பாடுகள், வரிவிதிப்பு, அமைப்புகள் ஏற்படுத்துவது கடினமாயின. அரசு அவற்றைக் கட்டுப்படுத்த அல்லது ஒழுங்குபடுத்த இயலாமை ஏற்பட்டது. நாட்டுக் கடன் இருப்புப்பாதை ஏற்படுத்தியதால் பெருகியது. ஆனால் பிரிட்டனில் இருப்புப்பாதை அமைப்பிற்கு அரசு ஒன்றும் செய்யவில்லை என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. நாடுகளில் இருப்புப் பாதை அமைப்பில், பங்குகளில், மக்கள் முதலீடு செய்தார்கள். அவற்றை அமைப்பதற்காக நாடுகள் ஒன்றுக்கொன்று கடன்

வாங்கியதால் நிதியின் அடிப்படையில் இணைப்பு ஆரம்பித்தன். வாகனங்களை, சாதனங்களைப் பல நாடுகள் பெற்றுக்கொண்டு வட்டி, அசல் ஆகியவற்றிற்குக் கடனளிப்பு நாடுகட்கு உணவுப் பொருட்கள், கச்சாப் பொருட்கள் வடிவில் திருப்பித் தந்தன. உள் நாட்டில் இருப்புப்பாதை வளர்ச்சிக்கு உதவாத பிரிட்டன், வெளி நாடுகளில் இருப்புப்பாதை அமைப்பு வேலைகளை மேற்கொண்டும், கடன் வழங்கியும் உதவியது. போக்கு வரத்து வசதிகளைப் பெருக்குவதால் வாணிபம் விரிவடைந்தது ஒருபுறமிருக்க, ஒரு நாடு பிரிதொரு நாட்டில் முதலீடு செய்தும், கடன்கள் கொடுத்துமிருந்ததால் வரி விதிப்பு முறையில் சிக்கல் ஏற்பட்டது. ஒரு முதலுக்குப் பல இடங்களில் விரிவிதிப்புச் செய்யப்படுவதும், கணக்குகள் சரிவரப் பார்க்க இயலாத நிலையும், கட்டுப்பாடுகள் விதிமுறைகளை நிர்ணயிக்க இயலாமையும் ஏற்பட்டன. இதனால் பல நாடுகளுக்கிடையில் பன்னாட்டு நிதி ஒப்பந்தங்கள் ஏற்படுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாயிற்று. அதன் அடிப்படையில் கடன் வசதிகள், செலாவணி மாற்று முறைகள், தீர்வகங்கள், வங்கி நிறுவனங்கள், கழிவுசெய் நிறுவனங்கள், ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக்கு உதவும் நிறுவனங்கள், ஊக வாணிபச்சந்தைகள் போன்றவைகள் பன்னாட்டளவில் அதிகமாக உருவாயின.

இயந்திரப் போக்குவரத்து, வாணிபம், நிதி, அரசியல் மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது போல் சமூகத்திலும், பல புரட்சிகரமான மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது. நகரங்கள் மிகுந்தன. மக்கள் வேலை வாய்ப்பிற்காக மட்டும் தொழில் மிகுந்த நகரப்புறங்களுக்கு வரவில்லை. அவர்கள் நகர வாழ்க்கையை விரும்பியும் வந்தனர். கிராமங்களை விட்டுப் பெண்டிரும் நகரங்களை நோக்கிவர ஆரம்பித்தனர். பணப்புழக்கமும், நாகரிகமும், வசதியும் அதிகமுள்ள நகர் வாழ்க்கை மக்களுக்குக் கவர்ச்சிகரமாக அமைந்தன. இவ்வாறு மக்களின் இடம் பெயர்தல் நாளடைவில் நாடுவிட்டு நாடு செல்லும் அளவிற்கு வந்துவிட்டது. எனவே ஒவ்வொரு நாட்டு அரசும் மக்கள் குடியேற்ற விதிமுறைகளை வரையறுக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது, இயந்திரப் போக்குவரத்து வசதிகள், குறிப்பாக இருப்புப்பாதைகள் ஏற்பட்டன. தொழிலாளர் வர்க்கத்துடன் புதிய வகுப்பினரைச் சேர்த்தது. பாதையமைப்பாளர்கள், ஓட்டிகள், துடைப்பவர்கள், வண்டிப் பொறுப்பாளர், நிலைய அதிகாரிகள் போன்றவர்கள் உருவாயினர். வாணிபத்துறையிலும் இதே போல புதிய வர்க்கத்தினர் தோன்றினர். நகரங்கள், பெரும் நகரங்கள், துறைமுகங்கள் உருவாயின. சமூகத்தின் தேவைகளை முன்பு பூர்த்தி செய்து வந்த கைவினைஞர்கள், தொழிலாளிகள் மதிக்கப்பட்டனர். போக்குவரத்தின் அதிகரிப்பால் தேவையான

பொருட்கள் இயந்திரங்களால் செய்யப்பட்டு அங்காடிகளில் குவிக்கப்பட்டன.

எனவே இயந்திரப் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும், செய்தித் தொடர்பு வசதிகளின் வளர்ச்சியும் உலகில் பல்வேறு நாடுகளை ஒன்றை ஒன்று சார்ந்திருக்கச் செய்தும், உலகப் பொருளாதாரத்தையும் ஏற்படுத்தியது. மேலும் நாடுகளின் வாணிப விருத்தி காரணமாகப் பன்னாட்டு வாணிப, நிதிக்கொள்கைகளையும், வரையறைகளையும் உருவாக்குவது இன்றியமையாததாக ஆக்கிற்று. போக்குவரத்து வசதிகள், வாணிபப் புரட்சியையும், சமூகப் புரட்சியையும் ஏற்படுத்திவிட்டன என்று கூறலாம். அதனால் ''உலகம் சுருங்கி'' உலக மக்கள் இணைய ஆரம்பித்தனர். உலக சமுதாயம் உருவாகும் காலம் ஏற்பட்டாலும் ஆச்சரியமில்லை.

7. தொழிலாளர் இயக்கம்

(The Working Class Movement)

தொழிற்சங்கம் முற்றிலும் ஒரு நவீன அமைப்பாகும். அது தொழிற்புரட்சியின் காரணமாக ஏற்பட்டதாகும். (Trade unionism is the child of Industrialism). தொழிற் புரட்சியினால் ஏற்பட்ட விளைவுகளில் மிக முக்கியமானது. மூலதனத்திற்கும் உழைப்பிற்கும் நடுவில் ஒரு பெரும் இடைவெளி ஏற்பட்டதாகும். அதாவது தொழிலாளி, முதலாளி என்று இரு பெரும் வகுப்பினரை உருவாக்கியதாகும். தொழிற்சாலைகளின் பெருக்கம் தொழிற்சங்கங்களின் இயக்கத்திற்கு வித்திட்டது. தொழில் உலகுக்கு இங்கிலாந்து தொழிற்சாலை முறையினை அளித்தது. போலவே, தொழிலாளர் சங்கத்தையும் உலகிற்கு அளித்தது. இங்கிலாந்தில் முன் காலத்திலேயே இது போன்ற சங்கங்கள் உண்டு என்றும் அதன் வழி வந்ததே தொழில் சங்கம் என்றும் கூறுவாரும் உண்டு. ஆனால் அப்போது சங்கங்கள் இருந்தன என்பது உண்மையே ஆனாலும், அதன் வளர்ச்சியே இவ்வியக்கம் என்று கூறுவது—பொருந்தாது. அவ்வாறு தொழிற் புரட்சிக்கு முன்பிருந்த சங்கங்கள் கில்டுகள் (Guilds) எனப்பட்டன. அவை இவற்றிலிருந்து முற்றிலும் மாறுபட்ட அமைப்புக் கொண்டவையாகும். இரண்டிற்கும் எவ்விதத் தொடர்பும் இல்லை.

கில்டுகளில் கைவினைஞன், முதலாளி, தொழிலாளி, பயில்வோன் எல்லோருமே தொழில் வளர்ச்சியைக் கருத்தில் கொண்ட உறுப்பினர்களாயிருந்தனர். ஆனால் தொழிலாளர் சங்கங்களில் கூலி அல்லது ஊதியம் பெறும் தொழிலாளர்கள் மட்டுமே அங்கத்தினர்கள். அது அவர்கள் நலனைப் பாதுகாத்துக்கொள்வதற்காக ஏற்பட்டதாகும். கில்டு முறையில் அதில் உள்ளவர்களுக்கிடையில் நேச உறவு இருந்தது. தங்கள் குறைகளை நீக்க ஒன்று சேர வேண்டிய அவசியமோ, சூழ்நிலையோ இருக்கவில்லை. தேர்ந்த கூலியாட்கள் சிலர் தங்களுக்கென ஒரு சங்கம் அமைக்க நேர்ந்ததும் கில்டுகள்

மறையத் தலைப்பட்டன. பல சங்கங்கள் அவ்வாறு உருவாயின... எனினும் பலமிக்கதாய் இருக்கவில்லை. மேலும் பொதுச் சட்டங்களும் அவை உருவாகத் தடையாய் இருந்தன. தொழிலாளர் சங்கங்களைப் போன்று ஒரு முக்கிய நிறுவனம் தேவையெனும் அளவுக்குத் தொழிலாளி, முதலாளி உறவு பங்கப்படவில்லை. ஆகவே அவை வளர்ச்சியின்றித் தானுகவே 16-ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியிலேயே மறைந்தன.

இரு சங்கங்களுக்கும் இருந்த ஒற்றுமைகள் வேலைச் சூழ்நிலையில் விருத்தி ஏற்படச் செய்வது, அதிகக்கூலி பெறப் பாடுபடுவதேயாகும். 18-ஆம் நூற்றுண்டு வரை ஆவசர அவசிய காலங்களில் முதலாளிகட்கு எதிராக இந்தத் தொழிலாளர்கள் தங்கள் கோரிக்கைகளை அடைய தொழிலாளர்கள், தொழிலாளர் கூட்டுக்கள் (Trade Clubs) ஏற்பட்டும் மறைந்து கொண்டும் இருந்தன. இக்கூட்டுக்கள் பொது நலத்தை முன்னிட்டுத் தங்கள் தொழில் பாதுகாப்புக்காகவும், சூழ்நிலை அபிவிருத்திக்காகவும், பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காண உதவவும், வேலையில்லாத போதும், நோய்வாய்ப்பட்டபோதும், உதவுவதற்காகவும் வேலை செய்தன. தங்கள் நலனைப் பாதுகாக்க அரசைப் பன்முறை இவை கோரின. இவற்றைத் தொழிற் சங்கங்களின் முன்னேடிகள் என்று அழைக்கலாம். தொழிற்புரட்சிக்குப் பின்னர் இவை மறைந்தன. இவற்றின் இடத்தை தொழிற்சங்கங்கள் நிரப்பின. வேலை நிறுத்தங்களும் நடந்தன. ஆனுல் முதலாளிக்கு எதிராகவோ, அரசுக்கு எதிராகவோ நாம் தற்காலத்தில் காணும் வேலை நிறுத்தங்களைப் போல நடைபெறவில்லை. ஆனுல் நுகர்வோர் தங்கள் பொருட்களுக்கு வேலை செய்யாமலும், ஒரே தொழிலைச் சார்ந்த தொழிலாளிகள் அவர்களுக்கு வேலை செய்யாமலும், பொருட்களை அளிக்காமலும், தங்களுக்குள் கட்டுப்பாடு செய்து வந்திருக்கின்றனர். இவை சில சமயங்களில் பல ஆண்டுகள் கூட தொடர்ந்து நடந்திருக்கின்றன என்று தெரிகிறது.

நவீன தொழிலாளர் சங்கம் தொழிற்புரட்சிக் காலத்திலிருந்து தான் தோன்றியது. தொழிற்புரட்சிக்கு முன்னுல் முதலாளி, தொழிலாளி வேற்றுமை அதிகம் கிடையாது. ஒரு தொழிலாளி நாளடைவில் ஒரு முதலாளி ஆகிவிடலாம். ஆனுல் தொழிற்புரட்சிக்குப் பின் தொழிலாளர்களுக்கும், முதலாளிகட்கும் இடையே நெருங்கிய தொடர்பு இல்லாமல் போய்விட்டது. தொழிற்புரட்சி, தொழிலாளர் இயக்கத்திற்கு ஊக்கம் தந்தது. இயந்திரச் சாதனங்களும் நீராவி சக்தியும் தொழில் துறையில் புகுத்தப்பட்ட பின்னர், தொழில் வளர்ச்சி அடைந்து ஆலைகள் பெருகின. தொழிற்சாலை முறை ஏற்பட்டது. தொழிலாளிகள் தொழில் அதிபர்களுடன்

நேரடித் தொடர்பின்றி ஆலைகளில் பெருங்கூட்டமாக அடைக்கப்பட்டு, நீண்ட நேரம் கடுமையாக உழைக்க நேரிட்டது. 19-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் தொழிலாளிகளின் கூலி மிகவும் குறைவாக இருந்தது. ஆனால் வேலை நேரம் மிகுதியாக இருந்தது. அவர்களின் வேலைச் சூழ்நிலை மிகவும் மோசமாக இருந்தது. விலை உயர்வு, கடும் உழைப்பு, குறைந்த வருமானம், வறுமை, பிணி, ஒழுக்கப் பிறழ்ச்சி போன்றவை அவர்களது வாழ்க்கையை நாசமாக்கிக் கொண்டிருந்தன. முதல் மயமான தொழில் உலகில் அவர்கள் அடிமையைப் போல் வாழ்ந்தனர். தொழிற்சாலை முறை பல கேடுகளை விளைவித்தது. ஒரு குறைபாட்டுக்கு தனிப்பட்ட தொழிலாளி தனியாக மாற்றம் காண இயலவில்லை. ஆகையால் பல தொழிலாளிகள் ஒன்றுகூடித் தங்கள் குறைகளைக் களைய முனைந்தனர். இவ்வாறாகத் தாங்கள் செய்யும் வேலையில் நிலவும் சூழ்நிலைகளைச் சீர் செய்ய தொழிலாளர்களால் உருவாக்கப்பட்ட கூட்டே தொழிற்சங்கங்களாகும்.

தொழிற்சாலை முறையில் ஒன்று கூடி நெருங்கிய தொடர்பு தொழிலாளிகட்குள் ஏற்பட்டது. அதன் காரணமாக அவர்களிடையே தாங்கள் எல்லோரும் ஓரினம் என்ற இன உணர்ச்சி உருவாயிற்று. தொழில் அமைப்பு முறைகள் இவ்வியக்கத்திற்கு ஊக்கம் தந்தன. அரசு தலையிடாக் கொள்கையைக் (Laissez Faire) கடைப்பிடித்த காரணத்தால் இவ்விஷயங்களில் எவ்வித மாற்றங்கள் ஏற்படும் நம்பிக்கை தொழிலாளர்கட்கு ஏற்படவில்லை. தங்கள் நலனைத் தாங்களே கவனித்துக் கொள்ள வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. ஆலைமுறை அவர்களை ஒரு வர்க்கத்தினராகவும், பல்வேறு பாதகமான சூழ்நிலைகளை உணரவும் வைத்தது. ஆகவே தொழிலாளர்கள் ஒன்றுகூடிப் பொருளாதார, சமூக அநீதிகளுக்குத் தீர்வு காண சங்கங்களை உருவாக்க வேண்டிய இயற்கையான முடிவு ஏற்பட்டது.

முதலுக்கும், உழைப்புக்கும், வறுமைக்கும், செல்வத்திற்கும், முதலாளிக்கும், தொழிலாளிக்கும் இடைவெளி பெருகிற்று. தொழிற்சாலை முறையின் வளர்ச்சி பொருளாதாரச் சக்தியும், செல்வமும் ஓரே இடத்தில் மேலும் குவியச் செய்தது. தொழிலாளி முதலாளியாகுவது என்றும் நடவாது எனும் நிலை ஏற்பட்டது. ஆனால் தொழிலாளி முதலாளியாக சந்தர்ப்பம் இருந்திருக்குமேயானால் பலமான நிரந்தரமான இத்தொழிலாளர் இயக்கம் ஏற்பட்டே இராது.

சமூகத்தில் ஏழை எளியவர்களின் உள்ளத்தில் பிரஞ்சுப் புரட்சி நல்வாழ்வுக்கான நம்பிக்கையை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருந்தது. 'சுதந்திரம்', 'சமத்துவம்', 'சகோதரத்துவம்' எனும் சொற்கள்

ஐரோப்பாவில் எங்கணும் ஒலிக்கத் தொடங்கின. "சுதந்திரத்துடன் பிறந்த மனிதன் எங்கணும் அடிமையாய்க் காணப்படுகிறான்" என்ற ரூஸோவின் தத்துவம் மக்களைத் தட்டி எழுப்பியது; அது தொழிலாளர் இயக்கத்திற்கு அரசியல் நோக்கம் கற்பித்தது. அது அரசால் மிகவும் அஞ்சப்பட்டுத் தடை செய்யப்பட்டாலும் கூட இயக்கம் சீராக, உறுதியாகப் படிப்படியாக வளர ஊக்கம் தந்தது. உறுதியான அடிப்படையில் அது பலமாக வளர ஆரம்பித்தது. அவர்களுக்குள் தொடர்பு கொள்ள போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியும் உதவிற்று. இக்காரணங்களால் தொழிலாளர் சங்கங்கள் உருவாகவும், இயக்கம் வலுப்பெறவும் முடிந்தது.

ஆரம்ப நிலை :

18-ஆம் நூற்றாண்டில் நெசவாளர்கள், தொப்பி செய்வோர்கள், அச்சிடுவோர்கள், கப்பல் கட்டும் வேலையிலுள்ளோர், தச்சர்கள், செங்கல் செய்வோர்கள் போன்றவர்களின் சங்கங்கள் பல உருவாயின. ஆரம்பத்தில் இவைகள் முதலாளிகளிடமின்றி அரசின் மூலமாகவே சில சலுகைகளை வேண்டி நின்றனர். அரசும் இவற்றை நல்லெண்ண நோக்குடனேயே விட்டு வைத்தது. ஆனாலும் அரசின் போக்கிலும் அலுவல்களிலும் தலையிடுவதாய் எண்ணி, பிரத்தியேகச் சட்டங்களின் மூலம் கலைக்கவாரம்பித்தது. 1799-வரை பொதுச் சட்டங்கள் இவ்வியக்கங்களுக்குத் தடை விதிக்கவில்லை. இருப்பினும் பாராளுமன்றமே தங்கள் உரிமைகளையும், நலனையும் பாதுகாக்கும் என்று எண்ணினார்கள்.

18-ஆம் நூற்றாண்டில் பெரும் நிலச்சுவான்களே பாராளுமன்றங்களில் அங்கத்தினர்களாயிருந்தனர். முதலாளிகள் தொழிலாளர்களைக் காட்டிலும், தொழிலாளிகட்குச் சாதகமாகக் கூலி விகித நிர்ணயம், புது உற்பத்திக் கட்டுப்பாடுகள், நீதிபதிகள் மூலம் கூலி நிர்ணயம் செய்தல் போன்ற சலுகைகளைப் பாராளுமன்றம் செய்து தந்தது. பொதுவாக அரசுக்கோ, முதலாளிகட்கோ எதிரான செயல்களில் ஈடுபடாத சங்கங்களும் தொழிற்கலைஞர்கள் சட்டத்தின் படி (Statue of Artificers) உரிமை கோரும் சங்கங்களும் தொல்லையின்றி விட்டு வைக்கப்பட்டன. ஆனாலும் அவ்வகையான பாதுகாப்புச் சட்டங்கள் 1813, 1814-ல் நீக்கப்பட்டுவிட்டன. ஆனால் நாளடைவில் இப்போக்கு மாறிற்று. தொழிலதிபர்கள், முதலாளிகள் பாராளுமன்றத்தில் அங்கத்தினர்களாயினர். அவர்கள் பல சலுகைகளை எதிர்த்ததுடன் ரத்துச் செய்ய விழைந்தனர். எனவே பாராளுமன்றம் தங்கள் நலனைப் பாதுகாக்கும் என்ற நம்பிக்கையைத் தொழிலாளர்கள் இழந்தனர். எனவே தொழிலாளர் சங்கங்கள் மேலும் ஏற்பட்டதுடன் துணிச்சலுடன் செயல்படவும் ஆரம்பித்தன.

அவற்றின் நடவடிக்கைகளைக் கட்டுப்படுத்த அரசு தடைச் சட்டங்களை இயற்றியது. பிரெஞ்சுப் புரட்சி இங்கிலாந்திலுள்ள மக்களிடையே பீதியை உண்டாக்கியது. மேலும் பொதுமக்கள் கருத்து இவ்வியக்கங்களுக்கு எதிராக அமைய ஆரம்பித்தது. பொதுச் சட்டங்கள் இவ்வாறு கூட்டுச் சேருவதைத் தடை செய்தன. தொழிலாளி முதலாளி இருவர் சங்கங்களும் தடைசெய்யப்பட்டாலும் தொழிலாளர் சங்கங்களே பெரிதும் தடை செய்யப்பட்டன.

18-ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில், பிரெஞ்சு நாட்டில் ஏற்பட்டது போல் இங்கிலாந்திலும், பயங்கரப் புரட்சி ஏற்பட்டு விடுமோ என ஆளும் வர்க்கத்தினர் பயந்தனர். புதிதாக வேகம் பெற்றுவரும் இது போன்ற தொழிலாளர் இயக்கங்களும் சங்கங்களும் இவ்வாபத்தை உருவாக்கும் என்றஞ்சினர். ஆகவே இச்சங்கங்களை ஒழித்து இயக்கத்தை நசுக்கிவிட அரசியலார் எண்ணிப் பல பாதகமான சட்டங்களை இயற்றினர். இப்புரட்சிகரமான இயக்கத்தைத் தடை செய்து 1799-ல் தொழில் கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள் (Combination Acts) பிட்டின் (Pitt) முயற்சியால் மிக அவசரமாக இயற்றப்பட்டன. இவை வேலை நிறுத்தங்கள், பிரெஞ்சுப் புரட்சியின் கருததுக்கள், நாட்டில் தொழிலாளர் இயக்கம் பரவி விடக்கூடாது என்பதற்காகவுமே இயற்றப்பட்டவையாகும். இச்சட்டங்கள் தொழில் வளர்ச்சிக்கு இடைஞ்சல் செய்யும் எல்லா நடவடிக்கைகளையும் தடை செய்தது. முதலாளிகள் சங்கங்கள் இருப்பினும் தொழிலாளர் சங்கங்களையே இது அதிகம் தடை செய்தது. தொழில் சம்பந்தமான பல தடைகளை இது விதிகளாகக் கொண்டது. 19-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் 25 ஆண்டுகள் வரை இது கடுமையாக அமுல் நடத்தப்பட்டது. கூலியை உயர்த்துவதற்காகவோ, வேலை நேரத்தை மாற்றவோ, குறைக்கவோ, கூலியில் முன்பணம் கேட்கவோ, வேலையளவைக் குறைக்கவோ, ஏற்படுத்தப்படும் அமைப்புகளும், இது போன்ற காரியங்களுக்காகக் கூடும் கூட்டங்களில் கலந்து கொள்வதும், இவற்றைச் செய்யத் தூண்டும் முயற்சிகளும் இச்சட்டத்தின் மூலம் சட்ட விரோதமானவை என்று அறிவிக்கப்பட்டன. இதில் ஈடுபடுவோரையும் வேலைநிறுத்தம் போன்றவற்றில் பங்கு கொள்வோரையும் கடுமையாகத் தண்டிக்க வழி செய்தன. 3 மாத சிறைத்தண்டனை விதிக்கப்படவும், சங்கங்களைச் சதிக்கூட்டங்களாகக் கருதவும் இதில் வகை செய்யப்பட்டது. பொதுச் சட்டங்களின்படி கடுந் தண்டனைகள் தரப்பட்டன.

இருப்பினும் வேலை நிறுத்தங்கள் நடைபெறவே செய்தன. வேலை நேரத்தைக் குறைக்கக் கோரியதற்காக லண்டன் நகரப் புத்தகம் கட்டுவோர் (Binders) ஐவரைச் சதித்திட்டத்தின்

கீழ்க் கைது செய்து 1786-ல் இரு ஆண்டுகள் சிறையில் தள்ளினர். 1799-ல் இரு செருப்புத் தொழிலாளர்கள் குறைவான கூலிக்குக் காலணி தயாரிக்க மறுத்ததற்காகத் தண்டிக்கப்பட்டனர். 1900-ல் மீண்டும் சில திருத்தங்களுடன் இது புதுப்பிக்கப்பட்டது. தொழிற் சங்கங்களும் இயக்கங்களும், பயங்கரமானவைகளாயும், அபாயகர மானவைகளாயும் கருதப்பட்டன. குற்றஞ் சாட்டப்பட்டவர் களுக்காகப் பொது மக்களிடம் பணம் திரட்டி வழக்காடுவதும் குற்றமாக்கப்பட்டது. 3 மாதங்கட்கு அதிகமாகவும் சிறைத் தண்டனை அளிக்கப்பட்டது. வேறுபட்ட தொழிலைச் செய்த வெவ்வேறு தொழிலாளிகட்கும் தனித்தனியே விரிவான தடைச் சட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. எந்தத் தொழிலாளரையும் அது விட்டு வைக்கவில்லை. சுருங்கச் சொன்னால் 1924-வரை தொழிற் சங்கங்கள் அரசியல் காரணங்களால் சட்ட விரோத அமைப்பு களாகக் கருதப்பட்டன என்பது மட்டுமல்லாமல், தொழிலாளர் வர்க்கத்துக்கே தீங்கு நேரும் என்று கருதப்பட்டது. மேலும் தொழிலாளருக்கு ஊதியம் அதிகம் தருவதால் பிறருக்கு வரும் ஊதியம் குறையுமென்றும் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் பெருகி விடும் என்றும் கருதப்பட்டு வந்தது. இத்தடைகளால் தொழிற் சங்கங்கள் முற்றிலும் அழிந்து, ஒழிந்துவிடவில்லை. சங்கங்கள் நடந்தே வந்தன. மேலும் தொழிலாளர்கள் கூட்டு மறைந்து விடவில்லை. கூட்டுச்சங்கச் சட்டங்களை வைத்துக்கொண்டு முதலாளிகள், தொழிலாளர்களை ஆட்டிப்படைத்தனர். முதலாளிகள், குறிப்பிட்ட சங்க நடவடிக்கையில் அவரது நலனைப் பாதிக்கும் என்று காட்டிக்கொடுத்தாலும், தொழிலாளர்கள் தண்டிக்கப் பட்டனர்.

கூலி உயர்வு கேட்பது கூட சட்டப்படி குற்றமாகக் கருதப்பட் டது. முதலாளி தன்னிஷ்டப்படி கூலி நிர்ணயம் செய்யும் நிலை ஏற்பட்டது. முதலாளிகள் இஷ்டத்திற்கு மாறாக நடக்காமலிருக் கும்வரை தொழிலாளிகட்கு அவதியில்லை. அவர்கள் இச்சை மீறப்படும்போது இச்சட்டங்கள் அவர்கட்கு எதிராகப் பிரயோகிக் கப்பட்டன. இச்சட்டம் போதிய காவலர்கள், அதிகாரிகள் அற்ற காரணத்தால் பூரணமாக அமுல் நடத்தப்படவில்லை. இருப்பினும் ரகசியமாகச் சங்கங்கள் கூடின. வீடுகளிலும், கடைகளின் அறைகளிலும் அங்கத்தினர்கள் சந்தித்தனர். சங்க நடவடிக்கை களின் இரகசியம் காப்பதற்கு பிரமாணம் செய்தும் இரவில் கூடியும் சம்பந்தப்பட்ட பதிவேடுகளைப் (Records) பூமிக்கடியில் புதைத்தும் சங்கங்கள் நடவடிக்கைகளைத் தொடர்ந்தன. சங்கங்கள் சில வெளிப்படையாகவே நடவடிக்கைகளில் இறங்கின. மிகவும் தீவிர

அங்கத்தினர்கள், தலைவர்கள் கடுமையாகத் தண்டிக்கப்பட்டனர். மற்றவர்கள் தொல்லையின்றி இருந்தனர். ஆகவே தொழிற்சங்கங்களின் நிலை நிலையற்றும், சம்பந்தப்பட்டவர்கள் நிலை அபாயம் நிறைந்ததாயும் இருந்தது.

இச்சட்டங்களை ரத்துச் செய்ய எவ்வித நடவடிக்கையும் 1824-வரை எடுக்கப்படவில்லை. தொழிலாளர்கள் அக்காலத்தில் கல்வியறிவற்றவர்களாதலால் சங்கங்கள் போன்ற அமைப்புகளின் வேலைகளில் அனுபவம் அற்றிருந்தனர். மேலும் எவ்வித நடவடிக்கைகட்கும் பணம் தேவைப்பட்டது. வறுமையிலுழன்றும் பணமுடை காரணமாகவும் சங்கங்கள் செயலிழந்தன. அவர்களுக்குள்ளேயே பல கருத்து வேற்றுமைகள் நிலவின. அவர்களை ஒற்றுமைப்படுத்தி வழிநடத்தத் தலைவர்களில்லை. தொழிற்சாலை முறையின் கீழ், தேர்ந்த கைவினைஞர்கட்கும், சாதாரண தொழிலாளர்கட்கும் சுமுக உறவு இருக்கவில்லை. சிறுவர்களும், பெண்டிரும் வேலையிலீடுபட்டிருந்ததால் அவர்களையும் சேர்த்துச் சங்க அமைப்புகளை உருவாக்குவது மிகக் கடினமாயிற்று. நாளடைவில் இச்சட்டம் பலமாக எதிர்க்கப்பட்டது. கண்டனங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டன. பரந்த மனமுடையோரும், மனிதாபிமானிகளும், தொழிலாளர்களும், இச்சட்டத்தை மாற்றும்படி பாராளுமன்றத்திற்கு விண்ணப்பித்தனர். நெப்போலியப் போர்களுக்குப் பிறகு 1815-லிருந்து தொழிலாளர்கள் நிலை மிகவும் மோசமாயிற்று. வேலையின்மை அதிகரித்தது. கூலி விகிதம் மிகவும் குறைந்தது. வியாபாரம் குறைந்தது. வறுமை தாண்டவமாடியது. அவர்கள்நலனில் அக்கறை கொள்வோர் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகக் கூடினர். கூட்டுச்சங்கச் சட்டங்கள் அமுலில் இருக்கும்போதே வேலை நிறுத்தங்களும், கிளர்ச்சிகளும் நடந்தன. பலாத்காரமும் இடையே காணப்பட்டது. 1820-க்குப் பின் அரசின் அடக்குமுறை வேகம் மட்டுப்பட ஆரம்பித்தது. கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்களை ரத்து செய்யக் கிளர்ச்சி செய்தவர்களில் முதன்மையானவர் பிரான்சிஸ்பிளேஸ் (Francis Place) ஆவர். அவர் இலண்டனில் உள்ள ஒரு தையற்காரர். இளமையில் கைவினைஞராக இருந்து தையற்காரச் சங்க நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டவராவர். அவரது திறமையாலும், தளரா ஊக்கத்தாலும் இலண்டனில் வளமான வியாபாரத்தை ஏற்படுத்தினர். தனது ஓய்வு நேரங்களைப் பல சீர்திருத்த இயக்கங்களில் செலவிட்டார். தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள், தேர்தல் முறைகள் இவற்றில் அதிக ஆர்வம் காட்டியதற்கு மேலாகக் கூட்டுச்சங்கச் சட்டத்தை ரத்து செய்வதில் மிகவும் அக்கறை கொண்டார். சாரிங்கிராஸில் (Charing Cross) உள்ள அவரது கடை, சீர்திருத்தச் சங்கமாக விளங்கிற்று. சரித்திரப் புகழ்பெற்ற சம்பவங்களின் பிறப்பிடமாக

அவரது கடையின் பின்புற அறைகள் திகழ்ந்தன. அவரது பேச்சு சாதுரியம், பரந்த அறிவு, திறமை, அடக்கம் முதலியன பாராளு மன்ற அங்கத்தினர்களுடனும் அமைச்சர்களுடனும் சிறந்த தொடர்பை ஏற்படுத்தித் தந்தது. செல்வாக்கு மிகுந்த அவர் பத்திரிகைகளில் எழுதியும், பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களுடன் விவாதித்தும், பிரதம மந்திரியைக் கண்டு நேரில் விண்ணப்பித்தும், அச்சட்டத்தை மாற்றச் சலியாது உழைத்தார். அதன் பயனாக அதற்குத் தக்க சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. தனியுரிமை அச்சட்டத்தால் பாதிக்கப்படுமென்றும், கூட்டுச்சேர்ந்து செயல்படுவதில் தொழிலா ளர்கட்கு அவாக்குறைவு என்றும், கூட்டுச்சங்கச் சட்டம் ரத்தாவ தால் பெரும் மாறுதல்களோ, விளைவுகளோ ஏற்படாது என்றும் வாதித்தார். 1824-ல் அதற்கிணங்கி காமன்ஸ் சபை, ஜோஸப் ஹ்யூம் (Joseph Hume) என்பவர் தலைமையில் ஒரு குழுவை ஏற்படுத்திச் சட்டத்தின் விளைவுகளையும், அப்போதைய சூழ்நிலை யையும் ஆராயப் பணித்தது. இக்குழு, தொழிலாளர் பக்கம் அனுதாபம் காட்டியது. இதன் அறிக்கையாவது கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள் இருப்பினும் அநேக கூட்டுச்சங்கங்கள் நடப்பில் உள்ளன. வேலை நிறுத்தங்களும் நடைபெற்றே வருகின்றன. முதலாளிகளும் தங்களுக்குள் கூட்டு சேர்ந்துள்ளனர். அதுவும் தடை செய்யப்பட்டிருக்க வேண்டும். தொழிலாளிகள் தண் டிக்கப்படும்போது முதலாளிகள் தண்டனையின்றி விடப்படு கிறார்கள். ஆகவே முதலாளி தொழிலாளிகளின் சுதந்திரத்திற்குத் தடை ஏற்படும். இச்சட்டம் ரத்து செய்யப்பட வேண்டும் என்றும் தொழிற்தகராறுகள் நடுவர்களால் தீர்க்கப்பட வேண்டுமென்றும், கூட்டு சேர்வதனால் தொழிலுக்குப் பங்கம் ஏற்படுமானால் தொழி லாளர்களானாலும், முதலாளிகளானாலும் தண்டிக்கப்பட வேண்டு மென்றும் கூறியதற்கேற்ப, அரசு 1824-ல் ஒரு சட்டத்தின் மூலம் கூட்டுச்சங்கச் சட்டத்தை ரத்து செய்தது. தொழிற்சங்கங்கள் அமைப்பது குற்றமாகாது, கூலி உயர்வு, முன்பணம் பெறல், வேலை நேரங்களைக் குறைக்க, மாற்றியமைக்கத் தொழிற் சூழ்நிலையை இஷ்டப்படி மாற்றிக் கொள்வதற்கு உரிமை போன்றப் பல சலுகை களைத் தொழிலாளர்கள் பெற்றனர். ப்ளேஸ் எதிர்பார்த்ததற்கு மாறாக விளைவுகள் தோன்றின. புதிதாகக் கிட்டிய உரிமைகளைப் பயன்படுத்தித் தொழிலாளர் சங்கங்கள், தங்கள் கூலிகளை உயர்த் தவும், வேலை நேரத்தைக் குறைக்கவும் ஆங்காங்கே பல வேலை நிறுத்தங்களைச் செய்தனர். சங்கங்கள் பொதுச் சட்டங்கள், சதிச் சட்டங்களிலிருந்து விலக்குப் பெற்றிருந்தன. புதிய சங்கங்களும், வேலை நிறுத்தங்களும் பெருகின. பல துறைகளிலும் இது பரவியது. முதலாளிகள் இது கண்டு அஞ்சினர். பாராளுமன்றம் தொழிலாளிகட் குத்தந்துள்ள உரிமைகளைப் பற்றிக் கண்டனம் தெரிவித்து, கிளர்ச்சி

செய்து பாராளுமன்றத்திற்குத் தூதுக் குழுக்களை அனுப்பினர். அவர்கள் முறையீட்டின் பேரில் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, 1824-ஆம் ஆண்டு சட்டத்திய விளைவுகளை ஆராயும்படி பணிக்கப் பட்டது. அது சங்கங்களின் கூட்டு நடவடிக்கைகள் மிக வன்மையாக இல்லை என்றும், பலாத்கார விபரீதச் செயல்கள் கூடிவிடவில்லை என்றும், ஆனால் சங்க நடவடிக்கைகள் பகிரங்கமாகவும் பரவலாகவும் காணப்படுவதாகவும் கூறியது.

வேலை நிறுத்த நடவடிக்கைகள் அதிகமாகி விட்டதால் 1824-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் 1825-ல் மாற்றப்பட்டது. கூட்டு நடவடிக்கைகளுக்கு எதிராக முழு அளவில் பொதுச் சட்டங்கள் அமுல் செய்யப்பட்டன. ஹியூம், ப்ளேஸ் ஆகியவர்களின் உழைப்பால் சங்கங்களுக்கு நேரிடவிருந்த அபாயம் நீங்கியது. பொது நிதியைப் பற்றிச் சட்டம் ஏதும் கூறாததால், ஊதிய உயர்வு அல்லது வேலை நேரம் பற்றி கோரிக்கைகளைத் தவிர்த்த நடவடிக்கைகளில் சங்கம் ஈடுபட்டால் மட்டுமே வழக்கு தொடரப்படலாம் என்ற நிலை ஏற்பட்டது. சதியாலோசனை செய்ததாகக் குற்றஞ்சாட்டப்பட்டால் அதற்கெதிராகப் பாதுகாப்பு ஏதுமில்லாமலிருந்தது என்றாலும் சங்கம் அமைக்கும் உரிமையை அது தடை செய்யவில்லை. தெளிவான விதிகள் இல்லாத இச்சட்டம் தொழிற் சங்கங்களுக்கு எதிராகப் பிரயோகிக்கக் கூடியதாய் இருந்தது.

இவ்வளவு தடைகளுக்கும் எதிராகத் தொழிற்சங்கங்களின் வளர்ச்சி அதிகமாயிற்று. பல ஒளிவுமறைவின்றிச் செயல்பட்டன. ஆனால் நிர்வாகக் கலையில் அனுபவமற்ற தலைவர்களாயிருந்ததாலும், வசூலிக்கப்பட்ட சந்தாத்தொகை வேலை நிறுத்தம் போன்ற காரணங்களால் கரைந்துவிட்டபடியாலும் சங்கங்கள் தோன்றுவதும், பின்னர் கலைவதுமாயிருந்தன.

1829-க்குப் பின் பல சங்கங்கள் உருவாயின. தொழிலாளர் அனைவரும் கூடி பெருமளவில் ஒரு சங்கத்தை அமைக்க எண்ணினர். பல புரட்சிகரமான கருத்துக்களும், அமைப்புகளும் உருவாயின. ஒரே ரகத் தொழிலைச் சேர்ந்தவர்கள் அனைவரும் கூடிப் பெரிய சங்கத்தை ஏற்படுத்தி, அது தேசீயச் சங்கம், பொதுச் சங்கம் போன்றவைகளாக மாறின. பல தொழிலைச் செய்யும் பெரும் சங்கங்களும் ஏற்பட்டன. அவற்றில் 1829ஆம் வருடம் பருத்தி நூற்பாளர்கள் தேசீயச் சங்கம் (National Union of Cotton Spinners Association) அமைக்கப்பட்டது. 1830-ல் நூற்றைப்பது சங்கங்கள் சேர்ந்த தொழிலாளர் நலம் காக்கும் தேசீயச் சங்கமும் (National Association for the protection of Labours) ஐக்கிய அரசுகளின் பெரும் பொதுச் சங்கமும் (Grand General Union of the United

Kingdom) ஏற்பட்டன. இவற்றைவிடப் பெரியதொரு சங்கம் 1834-ல் பெருந்தேசீய இணைக்கப்பட்ட தொழிலாளர் சங்கம் Grand National Consolidated Trade Union) இராபர்ட் ஓவன் (Robert Owen) என்பவரது முயற்சியால் அமைக்கப்பட்டது. பிற தொழிலமைப்புகளின் செயல் முறைகள் நிரந்தரமாயும், திருப்திகரமாயும் அமையாததால் இது ஏற்பட்டது. அரசு படிப்படியாகச் சீர்திருத்தம் செய்து தருவதாகக் கூறி ஆமை வேகத்தில் செயல்பட்டது கண்டு பொறுமையிழந்த ஓவன், தன் திறமை முழுவதையும் இவ்வியக்கத்தைத் தீவிரப்படுத்துவதில் செலவிட்டார். அவர் பிரிட்டிஷ் 'சோஷலிஸத் தந்தை' என அழைக்கப்படுகிறார் (Father of British Socialism). 1832-ல் ஏற்பட்ட சீர்திருத்தச் சட்டம் (Reform Act) தொழிலாளர்கட்கு ஏமாற்றத்தை அளித்தது. அது இயக்கம் வளர வேகமளித்தது. இச்சங்கத்தினரின் எண்ணிக்கை சில நாட்களில் ஒரு மில்லியனை எட்டிற்று. வேலை நேரத்தைக் குறைப்பது, வேலை நிறுத்தங்களின் மூலம் நினைத்ததை அடைவது, இச்சங்கத்தின் பலத்தைப் பொதுமக்களும், அரசும் அறிய வைப்பதும் இதன் நோக்கங்களாகும். ஆனால் பல குறைபாடுகளினால் இது அழிவுற்றது. அவற்றுள் முக்கியமானவை சங்கத் தலைவர்களுக்குள் ஏற்பட்ட கருத்து வேற்றுமைகள், தலைவர்களிடையே அனுபவமின்மை, சங்கச்செயல் முறைகள், இலட்சியங்கள் குறித்து வேறுபட்ட கருத்துக்கள், பத்திரிகைகளின் எதிர்ப்பு, பொதுமக்கள் ஆதரவின்மை, வணிக வளர்ச்சிக்குக் குந்தகம் விளைவிக்கும் அமைப்புகளாக அதை அரசும், நீதிமன்றங்களும் கருதியமை, பணவசதியற்ற நிலை போன்றவைகளாகும். 1834-ல் டார்செஸ்டரைச் (Dorcester) சேர்ந்த தொழிலாளர்கள் சில விவசாயத் தொழிலாளர்கட்குப் பிரமாணம் செய்து வைத்தமைக்காக 1797-ஆம் ஆண்டு சட்டப்படி (பிரமாணங்கள் செய்வது பற்றிய) ஏழு ஆண்டுகள் நாடு கடத்தப்பட்டனர். வேலை நிறுத்தங்களும், தொழிலாளர்களின் பிற நடவடிக்கைகளும் கடுமையாக ஒடுக்கப்பட்டன.

தொழிலாளர்களும், அவர்கள் தலைவர்களும் கடுமையாக ஒறுக்கப்பட்டனர். இவை தொழிலாளர்கட்குப் பெரும் அதிர்ச்சியைத் தந்தன. சங்கத்தின் அங்கத்தினர் பலவேறுபட்ட தொழிலாளர்கள் தங்கள் தங்கள் குறைகளைத் தவிர்ப்பதற்காக வேலை நிறுத்தங்கள் செய்யவாரம்பித்தனர். அது சங்க நிதி நிலையையும், சங்க நடவடிக்கைகளையும், குழப்பத்திலாழ்த்தியது. தொழிலாளர்கள் பெரும் தேசீயச் சங்கத்தில் உறுப்பினர்கள் இல்லை என்றும் சேருவதில்லை என்றும் எழுதிக் கொடுத்த பின்னரே வேலைக்குச் சேர்க்கப்பட்டனர். சங்கத்தில் ஈடுபாட்டைக் குறைத்து மீண்டும் அரசியல் உரிமைச் சாசனத்திலும் (Chartism) தானியச் சட்ட ஒழிப்புக்

கிளர்ச்சியிலும் ஈடுபட ஆரம்பித்தனர். இக்காரணங்களால் சங்கம் அழிந்தது. தொழிலாளர் இயக்கம் மீண்டும் புத்துயிர் பெறப் பல ஆண்டுகளாயின.

1839-ல் வில்லியம் லோவட் (William Lovett) என்பவரது தலைமையில் சாசன இயக்கம் (Chartist Movement) துவங்கி வெகு வேகமாக வளர்ச்சி அடைந்தது. பொருளாதாரச் சீர்திருத்தத்தை விடுத்து அரசியல் கொள்கைகளைப் பிரதானமாகக் கொண்ட ஆறு அம்சத் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டது. பர்மிங்ஹாம், இலண்டன் போன்ற இடங்களில் கூட்டங்கள் நடத்தப்பட்டுத் திட்டம் பிரபலப் படுத்தப்பட்டது. சில நாட்களில் மிதவாதிகள் குறைந்து பேர்கஸ் ஓக்கானர் (Feargus O'cornor) போன்ற தீவிரவாதிகள் அதிகரித்தனர். ஜனநாயக முறைகளை விடுத்து நேரடி நடவடிக்கைகள் கையாளப்பட்டன. நாட்டில் பல பகுதிகளில் சாசனக் கழகங்கள் ஏற்பட்டன. ஆனாலும் ஓக்கானரின் குணக்குறைபாடு களால் அது சிறுகச் சிறுக வளர்ச்சி குன்றி 1848-ல் மறைந்தது.

புது முறை இயக்கம் (848—1880):

1835-வரையில் தொழிற்சங்கங்களின் வளர்ச்சியில் பல முட்டுக் கட்டைகள் இருந்தே வந்தன. ஆனால் 1845 முதல் 1875 வரை வளர்ச்சியில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டது. இக்காலத்தில் நவீன தொழிற்சங்க அமைப்புகளின் ஆரம்பம் என்று கூறுமளவுக்குத் தொழிற்சங்க இயக்கம் இங்கிலாந்தில் வேகமாகப் பரவியது. பல சங்கங்கள் உருவாயின. தொழிலாளர் நலனைப் பாதுகாக்கப் புரட்சிகரமான வழிகளை விடுத்துச் சமாதான முறையைப் பின் பற்ற ஆரம்பித்தனர். சமூகத்திற்கானச் சீர்திருத்தக் கருத்துக்களை விடுத்து உடனடியாகப் பெருங்குறைகளை நீக்க வழிவகைகளை ஆராய்ந்து மாற்றம் காண விழைந்தனர். ஒளிமயமான எதிர் காலத்தை உருவாக்கப் பலதரப்பட்ட செயல் முறைகளை விடுத்து நடைமுறையில் உடனடியாகப் பெருங்குறைகளை மட்டும் நீக்க முயற்சி செய்தார்கள். இவ்வகைத் தொழிற்சங்கங்களே புதுமுறைச் சங்கங்கள் (New model unions) எனப்பட்டன.

இதுவரை காணாத அளவு சங்கங்களின் அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கை கூடிற்று. திறமைத் தொழிலாளிச் (Skilled workers) சங்கங்கள் பல உருவாயின. அங்கத்தினர்களைக் கவரும் வண்ணம் உதவித் தொகைகள் போன்றவை தரப்படலாயின. நேரடி நடவடிக்கைகளாலன்றி வேறு வழிகளில் வேலைச் சூழ்நிலையை மாற்றியமைக்க முயன்றன. பல பகுதிகளில் ஸ்தல, மாவட்டத் தேசிய அமைப்புகளை உருவாக்கி ஒருங்கிணைப்பு செய்தனர். 1851-ல் பொறியியல் துறையிலுள்ள அனைவரும் கூடி

"இன்ஜீனியர்களின் இணைக்கப்பட்ட சங்கம்" (Amalgamated Society of Engineers) உருவாயிற்று. தொழிலாளிகளும், தொழில் அதிபர்களும் சந்தித்துப் பேசியும், மத்திபஸ்தத் தீர்ப்புக்கு விட்டும், தகராறுகளைத் தீர்த்துக்கொள்ளும் முறையைக் கடைப் பிடித்தும், பெரும் நிதி திரட்டியும், நிபுணர்களையும், சம்பளம் கொடுத்து, அலுவலர்களையும், தலைவர்களையும் நியமித்தும், சட்ட நிபுணர்களின் உதவி கொண்டு நடவடிக்கைகளை நடத்தியும், சந்தா வசூல் செய்து நிதி நிலையைப் பெருக்கியும் தோழமைச சங்கங்களைப் போல் நிதி உதவி செய்தும் வந்தது. நாளடைவில் இதே அடிப் படையில் பல சங்கங்கள் நடைபெற ஆரம்பித்தன. வேலை யின்மை, வேலைநிறுத்தம் போன்ற காலங்களில் தரப்படுவதைப் போலவே நோய்வாய்ப்படும் போதும் இறக்கும்போதும் உறுப்பினர் கட்கும், அவர்தம் குடும்பத்தினருக்கும் உதவித் தொகை அளித் தது. ஆகவே தொழிற்சங்க, தோழமைச்சங்க அலுவல்கள் இரண் டையும் இவை கவனித்தது முக்கியமானதாகும், ஆனால் பலர் வேலை நிறுத்தத்தையும், வேறு வழிகளில் நிதி செலவு செய்யப் படுவதையும் ஆதரிக்கவில்லை.

1860-க்குப்பின் தொழிலாளர் சங்கங்களின் நடவடிக்கைகள் மிகவும் அதிகரித்தன. 1864-ல் தேசிய மகாநாடு கூடியது. அதுவே பின்னர் தோன்றிய தொழிற்சங்க மகாசபையின் (Trade Union Congress) முன்னோடியாகும். முக்கிய நகரங்களில் பல சங்கங்களில் உள்ள பிரதிநிதிகளைக் கொண்டு தொழிற் சங்கக் குழுக்கள் (Trade Union Councils) அமைக்கப்பட்டன. 1861-ல் இலண்டனில் ஒரு குழு ஏற்பட்டது. அதைத் தொடர்ந்து பல ஏற்பட்டன. சங்கங்களுக்குப் பாதுகாப்புகள் கிட்டும் வண்ணம் உழைப்பதற்காகச் சுறுசுறுப்பான அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட ஜண்டா (Junta) எனும் குழு ஒன்று ஏற்பட்டது, அரசியல் மூலம் தங்கள் குறைபாடுகளுக்குத் தீர்வு காணுவது ஒரு ஒப்புக்கொள்ளப் பட்ட கொள்கையாயிற்று. 1868, 1869லிருந்து தொழிலாளர் பார்லிமெண்ட் (Parliament of Labour) என்பது ஆண்டுதோறும் கூட ஆரம்பித்தது. அதுவே தற்காலத் தொழிற்கட்சியின் ஆரம்ப மாகும். ஜண்டாவைச் சேர்ந்த பல தலைவர்கள் தொழிற்சங்க உருவகத்துக்குப் பெரிதும் உழைத்தவர்கள் ஆவர். அவர்களில் முக்கியமானவர்கள் ஆலன் (Allen), ஆப்பிள்கார் (Applegarh), கைல் (Guile), கவுல்சன் (Coulson), ஆட்கர் (Odger) ஆவர். தொழிலாளர் நலனைப் பேணவும், வேண்டும் பல வசதிகளைப் பெறவும், சமூகப் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கும் முதலாளிகளுடன் வாதிட்டு 'ஜண்டா' வைச் சேர்ந்தவர்கள் முயன்றார்கள். தொழிற் சங்க நடவடிக்கைகள் மிகவும் அதிகரித்தன, அவை பலம்

பெறுவதை முதலாளிகள் வெறுத்தனர். வேலை நிறுத்தங்கள் ஏற்படுங்கால் பலாத்காரச் சம்பவங்கள் பெருகின. அவற்றிக்குச் சங்கங்கள் பொறுப்பல்ல. ஆனால் அதனடிப்படையில் சங்கங்களை ஒடுக்க முயற்சிகள் நடந்தன. 1865-66-ல் ஷெப்பீல்டு, மான்செஸ்டர், நாட்டிங்ஹாம் நகரங்களில் பல பலாத்கார நிகழ்ச்சிகள் நடைபெற்றன. பொருட்சேதங்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டன, ஆகவே இவற்றைப் பரிசீலிக்க 1867-ல் ஒரு அரச ஆணைக்குழு (Royal Commission) ஏற்பட்டது, 1869-ல் அது தன் அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்தது. பெரும்பான்மையோர்களின் அறிக்கை தொழிலாளர் கூட்டங்களினால் பலன்கள் கிடைக்காது என்றும், கூலியை உயர்த்தவும் வேலை நேரத்தைக் குறைக்கவும் முயலும் சங்கங்களுக்கும் ஒப்பந்த மீறல்களையும் நம்பிக்கை மோசடிகளையும் செய்யாத சங்கங்களுக்கும் சட்டப்படி அங்கீகாரம் தருவதில் தவறில்லை என்றும் கருத்தறிவித்தது சட்டப்படிப் பதிவு செய்து கொள்ளும் உரிமையையும் அளிக்கக் கூறியது. மேலும் கூட்டுச் சங்கச் சட்டத்தைத் தளர்த்தவும், அவற்றின் பணத்தைப் பாதுகாக்க வழி செய்வதும், தோழமை உதவி, தொழில் முறை உதவிக்கான தொகைகளைப் பிரிக்கவும் பரிந்துரை செய்தது. ஆனால் சட்டப்படி பதிவு செய்ய இயலாத சங்கங்களில் அவற்றின் சொத்துகளைப் பாதுகாப்பு செய்ய வழியின்றி இருந்தது. சங்க அலுவலர்கள் பணமோசடி செய்தால் அதைத் திரும்பப் பெற வழக்குத் தொடர முடியாதிருந்தது. உதாரணமாக, 1867-ல் கொதிகலன் செய்வோர் சங்க (Boiler makers society) பொருளாளர் பிராட்போர்ட் (Bradford) இருபத்தி நான்கு பவுன்களைக் கையாடல் செய்ததாக வழக்குத் தொடரப்பட்டதைச் சட்டப்படித் தொழிற்சங்கங்கள் பதிவு செய்யப்படாத காரணத்தால் தோழமைச் சங்க உரிமைகள், தொழிற் சங்கங்களுக்குக் கிடையாது என்று நீதிபதி வழக்கைத் தள்ளுபடி செய்துவிட்டார்.

அரச—ஆணைக்குழு, சங்கங்களின் சொத்துப் பாதுகாப்பு சம்பந்தமாகப் பரிந்துரை செய்தது வரவேற்கப்பட்டது. அக்குழுவினைச் சேர்ந்த ஹாரிசன் (Harrison), ஹ்யூஸ் (Hughes), பீஸ்லி (Beesley) போன்ற சிறுபான்மையார் செய்திருந்த பரிந்துரைகளில் இரண்டு மிக முக்கியமானதாகும். ஒன்று தனிப்பட்ட மனிதன் செய்யும் காரியம் சட்ட விரோதமாக இல்லாத போது அதே காரியத்தைத் தொழிற் சங்க உறுப்பினர் செய்தால் அதைச் சட்ட விரோதமாகக் கருதுதல் கூடாது. மற்றொன்று, தனிமனிதன் யாரும் செய்யும் காரியம் குற்றமெனக் கருதப்படவில்லையானால், அதே காரியத்தைச் சில மனிதர் ஒன்று சேர்ந்து செய்தால் குற்றமாகக் கருதப்படலாகாது என்பதாகும்.

மேலும் கூட்டுச்சங்கச் சட்டத்தை முற்றிலும் ரத்து செய்யவும் அவற்றிக்கு முழுப்பாதுகாப்புத் தரவும் பரிந்துரை செய்தனர். சிறுபான்மையோர் அறிக்கையினடிப்படையில் அரசும், 1869ல் தொழிற்சங்கச் (நிதிபாதுகாப்பு) சட்டம் ஒன்றை ஏற்படுத்தியது. இதன்படி அதன் நிதிகள் பாதுகாக்கப்பட்டன.

மேலும் 1871-ல் தொழிலாளர் சங்கக்கூட்டம், தொழிலுக்குத் தடையாக உள்ளதென்கிற காரணத்தால் சங்கத்தைச் சட்ட விரோதமாக்க முடியாது எனக் கூறிற்று. அச்சட்டம் தொழிலாளர் சங்கங்களுக்கு மேலும் பல உரிமைகளை வழங்கிற்று. நலந்தரும் சங்கங்கள் சட்டபூர்வமாயின. இதன்படி ஒரு சங்கம் சட்டபூர்வமானதாகவும், நிதி பாதுகாப்புடன் கூடியதாகவும், இருக்க வழி செய்ததுடன் சட்டங்கள் வைத்துக் கொள்ளவும், வழக்காடவும், எதிர்வழக்காடவும், சங்க அலுவலகங்கள் சரியான கணக்குகள் வைத்திருக்கவும், பணமோசடி செய்வோர் மீது வழக்குத் தொடரவும் வகை செய்யப்பட்டது. இக்காலத்தில் சங்கங்களின் உரிமைகள் பெருகின எனினும், அதே சமயம் நிறைவேற்றப்பட்ட கிரிமினல் சட்டத்திருத்தம் (Criminal Law Amendment Act) அதன் பலன்களை அனுபவிக்க இல்லாமல் செய்துவிட்டது. அதன்படி தொழில்துறையில் மறியல் செய்தல், பயமுறுத்தல் சங்கத்தில் சேர மறுக்கும் தொழிலாளர்களைப் பயமுறுத்துதல் அல்லது இடையூறு செய்தல போன்றவற்றிற்குக் கடும் தண்டனை விதிக்கப்பட்டது.

இச்சட்டத்தின்படி பல தொழிலாளர்கள் தண்டனைக்குள்ளாயினர். மறியல் செய்வதும், வேலை நிறுத்தமும் வெற்றியோடு நடக்கவியலவில்லை. ஆகவே இச்சட்டத்தை மாற்ற வேண்டும் என்று பலத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன. ஆனால் அப்போது இருந்த பிரதமர் கிளாட்ஸ்டன் (Gladstone) ஏற்றுக்கொள்ளாததால் தொழிலாளர் ஆதரவை 1874 பொதுத் தேர்தலில் இழந்தார். பின்னர் வந்த பழமைக் (Conservative) கட்சியினர் அவர்கள் கோரிக்கையை ஏற்றுக் கொண்டனர். 1875-ல் சதி, சொத்துப் பாதுகாப்புச் சட்டத்தை (Conspiracy and protection of property act) இயற்றினர். அதன்படி ஒருவர் செய்யும் செயல குற்றமாகாது எனில், சிலர் சேர்ந்து செய்யும் செயலும் சட்டப்படி தண்டிக்கப்படக் கூடியதல்ல என்று முடிவானது. அமைதியான முறையில் மறியல் செய்வது குற்றமாகாது என்றாயிற்று. 1871-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தைத் திருத்தியது, தொழிலாளர் சங்கப்பதிவு முறைகளில் பல சலுகைகளைத் தந்தது. 1825 முதல் 1876-வரை ஏற்பட்ட பல சட்டங்கள் தொழிலாளர் சங்கங்களின் மதிப்பை உயர்த்தின.

அவற்றின் வளர்ச்சிக்குத் தடையாகவுள்ள நிபந்தனைகள் ரத்து செய்யப்பட்டன.

தொழில் சார்புச் சங்கங்கள் (1880 - 1900):

1890 வரை திறம் பெற்ற தொழிலாளர் (skilled labourers) மட்டுமே சங்கங்கள் அமைத்து வந்தனர். அங்கத்தினர்கள் சந்தாத் தொகை அதிகமாயிருந்ததால் திறம் பெருத தொழிலாளர்களுக் கெனச் (unskilled labourers) சங்கம் இல்லாதிருந்தது.

தொழிலாளர் சங்கச் சரித்திரத்தில் 1880-க்குப் பின் ஒரு புது நிலை ஏற்பட்டது. திறம் பெற்ற தொழிலாளர் சங்கங்கள் மட்டுமே உருவாகியிருந்த நிலை மாறி, பெருமளவில் அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட திறம் பெருத தொழிலாளர் சங்கங்கள் உருவாயின. பழமைக் கொள்கைகளைக் கண்டித்து அதனால் வளர்ச்சிக்குக் குந்தகம் விளைவதாகக் கூறிய இளம் தலைவர்கள் புதிய முன்னேற்ற கரமான கொள்கைகளைக் கொண்ட புதுமுறை இயக்கத்தை உரு வாக்கப் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டனர். அவர்களில் முக்கியமானவர்கள் ஜான்பர்ன்ஸ் (John Burns), டாம்மான் (Tommann), பென்டில்லட் (Ben Tlllet) ஆவர். அவர்கள் முத லாளிகளை எதிர்த்துப் போராட இடையூறாகத் தோழமைச்சங்கப் பண உதவி கூடாது என்றும், அதனாலே சந்தாத்தொகை அதிகம் வசூ லிக்க நேரிடுகிறதென்றும், அதைத் தவிர்த்தால் ஏராளமான திறம் பெருத தொழிலாளர்கள் அங்கத்தினர்களைச் சேர்த்து பலமிக்க ஒரு அமைப்பைக் கொண்டு போராடித் தங்கள் லட்சியத்தை அடை யலாம் என்றும் கூறினர். 1875-முதல் 1894 வரை தொழில் மந்த நிலை இருப்பினும் 1890-ல் 1,250,000 தொழிலாளர்கள் சங்கங் களில் அங்கத்தினர்களாய் இருந்தனர். திறம் பெருத தொழி லாளர்கள் சந்தாத் தொகையைக் குறைத்து, அவர்களிடையேயும் சங்கங்களை ஏற்படுத்தினர். பழைய கொள்கைகள், பழைய சங் கங்கள் இவற்றை ஒன்றுபடுத்திப் புதிய கொள்கைகளைக் கொண்ட புதிய சங்கங்கள் உருவாகப் பலர் பாடுபட்டனர். இருப்பினும் அவை தனிப் பாங்கிலேயே நடைபெற்றன. முதன் முதலில் 1886-ல் இலண்டன் துறைமுகத் தொழிலாளர் சங்கம் உருவாயிற்று. 1899-ல் தொழிற்சங்கக் கூட்டமைப்பு (Federation of Trade Union உருவாயிற்று. 1898 முதல் 1909 வரை நாட்டில் உள்ள 1287 சிறு சங்கங்களைக் கூட்டி 1153 ஆக ஆக்கப்பட்டது. 1920-ல் போக்குவரத்துப் பொதுத் தொழிலாளர் சங்கம் உருவாக்கும்போது ஒரு மில்லியன் அங்கத்தினர்களைக் கொண்டதாயிருந்தது. 1920-ல் விவசாய ஊழியர் சங்கம் 3,00,000 அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட மைந்தது.

கிழக்கு மாவட்டங்களில் பயிர் வேலை செய்வோர் சங்கம் (The Eastern Counties Agricultural Labourers Union) ஜார்ஜ் எட்வர்ட்ஸ் (George Edwards) என்பவரது முயற்சியில் துவக்கப் பட்டது. அது 1914-ல் வெற்றியுடன் பல வேலை நிறுத்தங்களை நடத்தியது. 1914 – 1918 உலகப் போரின் போது இதன் வளர்ச்சி தடைப்பட்டது. போர் முடிவடைந்ததும் பயிர் வேலை செய்வோர் தேசீயச் சங்கங்கள் ஏற்பட்டது. (National Union of Agricultural Workers)

1888-ல் தீக்குச்சி தயாரிக்கும் பெண் தொழிலாளர் சங்கம் [அன்னிபெசண்ட் (Annie Besant) நடத்திய வேலை நிறுத்தத்தில் வெற்றிபெற்றது. அவர்களிடம் பணம் கிடையாது. நிர்வாகத் திறனோ, சங்க நடவடிக்கைகளில் அனுபவமோ இல்லை எனினும், பொதுமக்கள் ஆதரவால் வெற்றி பெற்றனர். 1889-ல் எரிவாயுத் தொழிலாளர்ச் சங்கம் (Gas Workers) ஏற்பட்டு வேலை நிறுத்தம் இல்லாமலே தங்கள் கோரிக்கைகளில் வெற்றி பெற்றனர். 1889-ல் துறைத் (Port) தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்து வெற்றி பெற்றனர்.

1871-ல் முதன் முதலில் இருப்புப் பாதை ஊழியர்களின் இணைக்கப்பட்ட சங்கம் (Amalgamated Society of Railway Servants) தோன்றியது, 19-ம் நூற்றாண்டின் இறுதிவரை இருப்பும் பாதைத் தொழில்களில் $\frac{1}{7}$ பங்கினரே சங்க உறுப்பினர்களாய் இருந்தனர். இச்சங்கம் வேலை நேரத்தைப் பத்து மணியாகக் குறைக்கவும். வாரக் கூலியை இரண்டு ஷில்லிங் உயர்த்தவும் கோரியதை நிர்வாகம் நிராகரித்ததால் வேலை நிறுத்தம் ஏற்படும் சூழ்நிலை உருவானது. அரசு தலையிட்டுச் சமாதானக் கழகங்களை (Conciliation Boards) ஏற்படுத்தின. அவை சரியாகப் பணி யாற்றவில்லை. 1911-ல் ஒரு வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. அரச ஆணைக்குழு ஏற்படுத்த வாக்குறுதி தந்த பின்னர் வேலை நிறுத்தம் நின்றது. மேலும் சமாதானக் கழக அமைப்பில் சில மாற்றங்களை நிர்வாகம் ஒத்துக் கொண்டதால் மேலும் ஒரு வேலை நிறுத்தம் தவிர்க்கப்பட்டது. 1921-ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி சமாதானக் கழகங்களில் தொழிலாளர் சங்கப் பிரதிநிதிகளுக்கும் இடம் தரப் பட்டது.

இவற்றிற்கிடையில் வசதி படைத்த, செல்வாக்கு மிக்க வகுப்பினர் எல்லோரும் இவ்வியக்கம் வளர்வதை விரும்பவில்லை. இப்பகைமை உணர்ச்சி பொதுவுடைமைக் கருத்துக்கள் (Socialism) பரவ வாய்ப்பளித்தது. ஹென்றி ஜார்ஜ் (Henry George) என்ப

வரது 'முன்னேற்றமும் வறுமையும்' (Progress & Poverty) என்னும் நூல் மக்களிடையே பொதுவுடைமைக் கருத்துக்களைப் பரப்பியது. கார்ல் மார்க்ஸின் (Karl Marx) தத்துவங்களைப் பொது வுடைமைக்கட்சி பரப்பிற்று. பொதுவுடைமைப் பாணி, சமூக அமைப்பை நோக்கி நடைபோட, பாராளுமன்ற நடவடிக்கை களில் ஈடுபட, தொழிலாளர் நலன் பேண, சுதந்திரத் தொழிற்கட்சி (Independent Labour Party) 1893-ல் உருவாயிற்று. ஆனால் 1808-ம் தான் இதைத் தொழிலாளர் சங்க மகாசபை (Trade Union Congress) அங்கீகரித்தது. இக்கட்சி அரசாங்க நட வடிக்கை மூலம் உழைப்போருக்கு நன்மை செய்வதாகும். சமூ கத்தைப் பொதுவுடைமை (Socialism) அடிப்படையில் மாற்றிய மைப்பதும் அதன் உடனடியான குறிக்கோளாக அமைந்தது. 1900-1918 வேகமாக வளர்ந்து வந்த தொழிலாளர் சங்க இயக்கத்தை 20-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் அதிர்ச்சி தரும் இரு நிகழ்ச்சிகள் கடுமையாகப் பாதித்தன.

முதலாவதாக 1900-ஆம். ஆண்டு டாப்வேல் (Taffvale Railway Company) இரயில்வே நிர்வாகம் ஊழியர்கள் ஒரு வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். அவர்களின் கூட்டுச் சங்கம் இரயில்வே தொழிலாளர்களைத் தங்களுடைய ஒப்பந்தத்தை மீறி வேலை நிறுத் தம் செய்யத் தூண்டியதென்றும், மறியல் செய்யத் தூண்டியும் அவற்றிற்கு உடந்தையாகயிருந்து, நிர்வாகத்துக்குக்குப் பெரும் பொருட்சேதம் விளைவித்தது என்றும், ரயில்வே நிர்வாகம் தொழி லாளர் கூட்டுச் சங்கத்தின் மீது வழக்குத் தொடர்ந்தது. ஆனால் 1871, 1875 ஆம் ஆண்டு தொழிலாளர் சங்கச் சட்டம், சொத்துப் பாதுகாப்புச் சட்டம், இவற்றின்படி தனக்குப் பாது காப்பு உண்டு எனச் சங்கம் எண்ணியது. ஆனால் அதற்கு மாறாக உயர்நீதி மன்றம் இரயில்வே நிர்வாகத்திற்குச் சங்கம் நஷ்ட ஈடாக 23,000 பவுன்களைக் கொடுக்கும்படி உத்தரவிட்டது. உறுப்பினர்களில் ஒருவரோ, பலரோ செய்யும் செயலுக்குச் சங்கம் பொறுப்பில்லை என வாதிட்ட சங்கத்தின் முறையீடுகளை நீதி மன்றங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. அத்தீர்ப்பை உறுதி செய்து பிரபுக்கள் சபை தீர்ப்பளித்தது. இவ்வாறு பல நிறுவனங்கள் தொழிலாளர் சங்கங்கள் மீது நஷ்ட ஈடு வழக்குகள் தொடர்ந்தன. இவை தொழிலாளர் சங்கங்களுக்குப் பெரும் அதிர்ச்சியாயமைந்த துடன், அவற்றின் வருங்காலத்தைப் பெரிதும் பாதித்தது. அவற் றின் நிதிநிலை மிக மோசமடைய நேர்ந்தது. இவற்றை எதிர்த்துத் தொழிலாளர்கள் செய்த கிளர்ச்சியின் விளைவாக 1903-ல் அரசு ஆணைக்குழு ஒன்று தொழில் தகராறுகளையும், சங்கங்களையும் பற்றி ஆராய்ந்து அறிக்கை சமர்ப்பிக்க உத்தரவிடப்பட்டது.

1906-ல் பொதுத் தேர்தலில் 51 பேரில் 29 தொழிற்கட்சி அங்கத்தினர்கள் பாராளுமன்றத்திற்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டனர். மக்டொனல்டு (Macdonald) பிலிப் ஸ்னோடன் (Phillip Snouden), பிரட்ஜோவட் Fred Jowett) என்ற தொழிற்கட்சித் தலைவர்களின் பெருமுயற்சியால் பாராளுமன்றத்தில் ஒரு சட்டம் இயற்ற முயற்சிக் கப்பட்டது. 1906 ல் டிசம்பர் 21-ல் தொழில் சங்கங்கள், தொழில் தகராறுகள், சட்டம் நிறைவேறிற்று. அமைதியான மறியல் சட்ட விரோதமல்ல என்று இச்சட்டம் கூறிற்று. சங்கச் சொத்துகட்குப் பாதுகாப்பும், தொழிலாளர்கட்குப் பாதுகாப்பும் அளித்தது. சிவில் குற்றங்கட்காகத் தொழிலாளர் சங்கங்களின் மீது வழக்குத் தொடர முடியாது.

மற்றொரு நிகழ்ச்சி டிசம்பர் 1909-ல் ஏற்பட்டது. இது ஆஸ்போர்ன் (Osborne) என்பவருக்கும் இருப்புப்பாதையின் இணைக்கப்பட்ட சங்கத்திற்கும் ஏற்பட்ட வழக்கு ஆகும். அவ் வழக்கில் கூறப்பட்ட தீர்ப்பு சங்கத்திற்குப் பாதகமாய் அமைந்தது. தொழிலாளர்களின் சார்பில் பாராளுமன்றத்தில் உறுப்பினராய் இருந்தவர்கட்குத் தொழிலாளர் சங்கங்களிலிருந்து உதவிப் பணம் தரப்பட்டது. தொழிலாளிகளிடமிருந்து சந்தா வசூல் செய்து, அரசியல் காரியங்களுக்குச் செலவு செய்வதை இருப்புப் பாதையின் இணைக்கப்பட்ட ஊழியர் சங்க அங்கத்தினர்களில் ஒரு வரான ஆஸ்போர்ன் எதிர்த்தார். நீதி மன்றத்தில் வழக்கும் தொடர்ந்தார். 1871-ஆம் ஆண்டுச் சட்டமும் அதற்கான திருத்தச் சட்டங்களும், அரசியல் நடவடிக்கைகளைப் பற்றிக் குறிப்பிடவில்லை யாதலால், அவை சங்கங்களின் நடவடிக்கைகட்குப் புறம்பானவை என்று வாதிட்டார். அங்கீகரிக்கப்படாத, புறம்பான காரியங்களில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஈடுபடலாகாது எனும் அடிப்படையில் தீர்ப்பு கூறப்பட்டது. இதனால் பல சங்கங்கள் வேலை நிறுத்தங் களில் ஈடுபட இயலாது போயிற்று. தொழிலாளர் சங்க மகா சபையும் (Congress) தொழிற் கட்சியும் சட்ட விரோதமாகக் கூடிய இக்கட்டான நிலையை அடைந்தன. பிற கட்சிகளில் பணம் திரட்ட வசதியிருக்கும்போது தொழிற்கட்சியின் நிலைமை பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டது. இது பாதகமாகப் பலருக்குத் தோன்றியது. இத்தீர்ப்பு 1910 ல் பல கிளர்ச்சிகளையும் ஒரு எதிர்ப்பு இயக்கத்தை யும் உருவாக்கியது. அது தொடர்ந்து நடந்ததுடன் பலாத்காரச் செயல்களிலும் இறங்கிற்று. 1913 ல் தொழிலாளர் சங்கச் சட்டம் இந்நிலையை மாற்றியமைத்துதவ அனுமதிக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின்படி பதிவான, பதிவாகாத எந்தத் தொழிலாளர் சங்கமும் அதன் நிதியை அரசியல் காரியங்களுக்காக இரு நிபந்தனை களின் பேரில் உபயோகிக்கலாம். ரகசிய ஓட்டெடுப்பின் மூலம்

பெரும்பாலான அங்கத்தினர்களின் விருப்பப்படி அரசியல் காரணங்கட்கு நிதி திரட்டலாம். அரசியல் நிதி தனித்து வைக்கப்பட வேண்டும். எந்த ஒரு அங்கத்தினரையும் இக்காரியங்கட்காகச் சந்தா செலுத்தும்படி கட்டாயப்படுத்தல் கூடாது. விரும்பினால் அவர்கள் விருப்பத்தைச் சங்கத்திற்குத் தெரிவித்த பின் அதற்கான நிதியை நிறுத்திக் கொள்ளலாம். அவ்வாறு செயல்படுபவர்களுக்கு எவ்வித இடையூறும் செய்யலாகாது. இம்முடிவுகளைப் பலர் ஆதரித்தனர். பலர் எதிர்த்தனர். அங்கத்தினர்கள் அரசியல் காரணங்கட்கு நிதி தரும்படி மறைமுகமாக வற்புறுத்தப்படுவர் என்று பலர் எண்ணினர்கள். 1926-ல் ஒரு பொது வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டது. 1927-ல் தொழில் தகராறுகள், தொழில் சங்கங்கள் சட்டம் (Trade disputes & Trade Unions Act) ஏற்பட்டது. அதன்படி, சங்க அங்கத்தினர்கள் அரசியலுக்கு நிதி தருவதிலிருந்து விதிவிலக்குக் கோருவதற்குப் பதிலாக், விருப்பம் உள்ளவர்கள் மட்டும் தங்கள் கருத்தைத் தெரிவித்துவிட்டு நிதி கொடுக்க வழி செய்தது. 1913, 1921 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட சட்டங்களில் முக்கிய வேறுபாடுகள் இருந்தன. முதல் சட்டம் அரசியல் நடவடிக்கையைச் சாதாரணமாகவும், நிதி தருவதை இயற்கையாகவும் அதிலிருந்து விதி விலக்குப் பெறுவதை இயற்கைக்கு மாறானதாகவும் கருதியது. 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டமோ, அரசியல் நிதிக்கு உறுப்பினர்கள் பணம்தருவது இயற்கையாகச் செய்ய வேண்டிய காரியமென்றும் சொந்த விருப்பப்படி செய்வது சிறப்பானது என்ற நிலையை ஏற்படுத்தியது.

மேலும் நேரடியாகவோ, மக்களுக்குச் சிரமங்களை ஏபடுத்துவதன் மூலமோ ஆசை ஏற்படுத்தி, நிர்ப்பந்தப்படுத்தும் எண்ணத்துடன் நடக்கும் எந்த வேலை நிறுத்தமும், அனுதாப வேலை நிறுத்தமும் சட்ட விரோதமானவை என்றும் இச்சட்டம் கூறியது. அரசு ஊழியர் சங்கங்கள் பிற தொழிலாளர் சங்கங்களுடன் இணைவதும் தடை செய்யப்பட்டது. இச்சட்டம் 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் தொழிலாளர்களையும், அவர்தம் சங்கங்களையும் நசுக்க முதலாளி வர்ககம் ஏற்படுத்திய திட்டம் எனக் குறை கூறப்பட்டது. 1931-ல் ஆட்சிக்கு வந்த தொழிற்கட்சி அரசு இந்நிலையை மாற்ற முயன்றும், போதிய ஆதரவின்றித் தோல்வியுற்றது. இதனால் தொழிற்கட்சியிலும், தொழிலமைப்புகளிலும் பிளவுகள் ஏற்பட்டன. வேலையின்மை காரணமாக வளர்ச்சி குன்றிய சங்கங்கள் 1935 க்குப் பின் வேலை வாய்ப்புகள் பெருக்கத்தால் சங்கத்தின் அங்கத்தினர் தொகை சற்று பெருகிற்று. சங்கத்தின் நிலை அபிவிருத்தியடையாமல் அப்படியே சில காலம் இருந்தது.

ஆனால் 1945-ல் தொழிற்கட்சி அரசு பதவி ஏற்றபோது தொழில் தகராறு தொழிற் சங்கச் சட்டம் ஒன்றை 1946-ல் நிறைவேற்றி 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தை ரத்து செய்தது. இவ்வியக்கத்தில் ஆடவர்களைப் போல் பெண்டிர் அதிக ஈடுபாடு கொள்ளவில்லை. அவர்கள் அதிக அக்கறை கொள்ளாவிடினும் அவர்களுக்கென மேற்கொள்ளப்பட்ட முயற்சிகள் வெற்றிபெற்றன. முதல் உலகப் போரின்போது பெண்டிர் அதிகம் தொழிலாளர்களாகச் சேர்ந்து இவ்வியக்கத்தை வளர்ச்சியுறச் செய்தனர். பெண் தொழிலாளர்களின் தேசீயக் கூட்டமைப்பில் 1914-ல் இருந்த உறுப்பினர்களின் தொகை 11000-லிருந்து 1919-ல் 60000 ஆக உயர்ந்தது. பெண்களுக் கென்றே பல சங்கங்கள் ஏற்பட்டன. ஆனாலும் அவை அதிக அளவு வளர்ச்சியுறாமல் இருக்கப் பல காரணங்கள் உண்டு. முதலில் அவர்கள் இவற்றின் வளர்ச்சியில் அதிக ஊக்கம் காட்டவில்லை. ஆடவரை விடக் குறைந்த ஊதியம் பெற்றதால் சந்தா செலுத்துவது அவர்களால் இயலவில்லை. வேலை பார்ப்பதோ, தொழில் செய்வதோ, அவர்கள் வாழ்க்கையில் ஏற்பட்ட நிரந்தர நிலை யல்ல. மணம் புரிந்து குடும்பம் நடத்துவது இயற்கை. ஆகவே ஏதோ சொற்ப காலம் நீடித்திருந்தும் தொழில் துறையில் நிரந்தர அபிவிருத்தியில் அவர்கள் அக்கறை கொள்ளவில்லை. மேலும் அவர்கள் வேலைச் சூழ்நிலைகளைத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் அப்போதைக்கப்போது சீர்செய்து வந்ததால் சங்க நடவடிக்கைகள் அவர்களுக்குத் தேவையற்றவையாய் இருந்தன. அவர்களுக்கு அநேக சலுகைகளைச் சங்கங்களை விடச் சட்டங்களே சாதித்துத் தந்தன.

தொழிலாளர் சங்க இயக்கம் பல இடங்களில் பல துறைகளில் பல வகுப்பினரிடையே பரவியது. திறம் பெற்ற (skilled) தொழிலாளர்களிடமிருந்து திறம் பெறாத (unskilled) தொழிலாளிகளுக்கும் பரவியது. ஆனால் உடல் உழைப்புள்ள தொழிலாளிகட்கு மட்டுமே இச்சங்கங்கள் என்று இதுகாறும் எண்ணியிருந்த பிற அலுவலர்களும் (Brain Workers) சங்கங்கள் அமைத்தனர். எழுத்தர்கள் (Clerks), கடை ஊழியர்கள் (Shop Assistants) அரசு, ஸ்தலஸ்தாபன ஊழியர்கள் Government & Municipal Employees), நடிகர்கள், மருத்துவர்கள், பத்திரிகைத் தொழிலாளர்கள், பாங்கி எழுத்தர்கள், இரயில்வே எழுத்தர்கள், பிற சிவில் பணியாளர்கள் (Civil servants) ஆகியோரும் சங்கங்கள் அமைத்துக்கொண்டனர். 1920-ஆண்டிற்குள் இவர்களும் சங்கங்கள் அமைத்துத் தொழிலாளர் சங்க இயக்கத்தைப் பலமாக்கி, நவீன அமைப்பாக மாற்றும் பங்கு பெற்றனர். அதன் பாணியிலேயே ஆசிரியர்களும் அமைப்புக்களை ஏற்படுத்திக் கொண்

டது குறிப்பிடத் தக்கதாகும். சமீபகாலத்தில் தொழிலாளர் சங்க நடவடிக்கைகளில் ஒரு திருப்பம் ஏற்பட்டுள்ளது. தனித் தொழிலாளர் சங்கங்கள் கூட்டமைப்புக்களை ஏற்படுத்திக் கொண்டன.

1889-ல் சுரங்கத் தொழிலாளர் கூட்டமைப்பும்
(Miners Federation of Great Britain)

1891-ல் அச்சுத் தொழிலாளர் கூட்டமைப்பும்
(Printing Traders Federation)

1911-ல் தேசீயப் போக்குவரத்துக் கூட்டமைப்பும்
(National Transport Federation)

1913-ல் இருப்புப்பாதைத் தொழிலாளர் கூட்டமைப்பும்
(National Union of Railwaymen Federation)

1920-ல் சிறு பொறியியல் சங்கங்களின் பொறியியலர் கூட்டமைப்பும் (Amalgamated Society of Engineers) ஏற்பட்டன. ஆனால் 1945 ஜனவரி முதல் நாள் தான் சுரங்க ஊழியர்களின் தேசீயச் சங்கம் (National Union of Mine workers) ஏற்பட்டது. சில தலைமை நிலையங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் தந்தும், சில அடிப்படைச் சங்கங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் தந்தும் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. 1868-ல் ஏற்பட்ட தொழிற்சங்க மகாசபையுடன் (Congress) எல்லா தொழிற்சங்கங்களும் இணைந்துள்ளன. 1920-ல் இது ஒரு பொதுக்குழுவை (General Council) ஏற்படுத்தியுள்ளது. சங்கங்களிடையே ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்ப்பதும், சங்கக் கொள்கைக்கு மாறாகச் செய்யப்படும் காரியங்களைக் கண்டிப்பதும், புதிய சட்டங்களின் நிறைகுறைகளை ஆராய்வதும் இதன் பணிகளாம்

உலகப் போர்க்காலங்களில் இயக்கத்தின் நிலை :
1914 - 18 ; 1939 - 45

முதல் உலகப் போரின்போது தொழிலாளர் சங்கங்களின் எண்ணிக்கையும் மதிப்பும் மிகவும் உயர்ந்தன. ஆனாலும் அது அரசின் அல்லது தொழிலதிபர்களின் பாராட்டை அல்லது மதிப்பைப் பெறவில்லை. உலகப்போர், இயக்கத்தின் போக்கில் பெரும் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தியது. தொழில் உலகில் அமைதியும் பரஸ்பர சமாதானப் போக்கையும் ஏற்படுத்தியது. போரில் வெற்றி பெறுவதற்குத் தேசிய நலனைக் கருத்தில் கொண்டு தன் நிலையைச் சற்று விட்டுக் கொடுத்தது. போர் ஓயும்வரை தொழில் துறையிலும் உற்பத்திப் பெருக்கத்திலும் எவ்வித இடையூறும் செய்வது கூடாது என ஏக மனதாக முக்கியமானத் தொழிலாளர் சங்க அமைப்புக்கள் ஒப்புக்

கொண்டன. சுரங்கத் தொழில், பொறியியல் துறை, கப்பல் கட்டும் தொழில், துணித் தொழில், ரயில்வே, துறைமுகச் சங்கங்கள், போக்குவரத்துத் துறை இவற்றைச் சார்ந்த சங்கங்கள் முடிவு செய்தன. அவற்றிற்கு மதிப்புத் தரும் வகையில் போர்க்குழுவில் (War Cabinet) இரு தொழிற்கட்சி அங்கத்தினர்களுக்கு இடம் தரப்பட்டது. 1915-ல் ஏற்பட்ட யுத்த தளவாடச் சட்டம் (Munitions of War Act) பல விதிமுறைகளை வகுத்து உற்பத்தி, தொழில் சூழ்நிலை, தொழிலாளர் நிலைகளில் அபிவிருத்தி ஏற்படச் செய்தது. ஊதிய உயர்வு பெற, சில சம்பவங்களைத் தவிர பிற நடவடிக்கைகளைத் தற்காலிகமாக ஒத்தி வைத்து அரசுடன் சங்கங்கள் ஒத்துழைத்தன.

இவை தொழிற்சங்கங்களின் வளர்ச்சியில் சற்று மந்த நிலையை ஏற்படுத்தின. பிறிதொரு முக்கிய நிகழ்ச்சியாவது 1918-ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட மக்கள் பிரதிநிதித்துவச் சட்டம் 21-வயது வந்த ஆடவர்க்கும், 30 வயது வந்த பெண்டிருக்கும் வாக்குரிமையளித்தது. இது தொழிலாளர்கள் அரசியலில் மேலும் செல்வாக்குப் பெற வழி செய்தது. இரண்டாம் உலகப் போரின் போது இச்சங்கங்களின் செல்வாக்கும், மதிப்பும் மேலும் பெருகின. வெற்றிக்கான காரணங்களில் உழைப்பின் பங்கை மக்கள் உணர்ந்தனர். 1954-ல் 467 தனிச் சங்கங்களில் 9,495,000 அங்கத்தினர்கள் இருந்தனர். 1946-ஆம் ஆண்டு 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் ரத்தானதும் தொழிலாளர் சங்க இயக்கம் உரிய அந்தஸ்தைப் பெற்றது.

2-ஆம் உலகப் போரின் போது 1941 மே மாதம் பிரிட்டிஷ் தொழிலாளிகளின் கூட்டமைப்பும், (British Employers Confederation) தொழிற்சங்க மகாசபையும் கூடி யுத்த காலங்களில் எந்த வித வேலை நிறுத்தமோ, கதவடைப்புகளோ கூடாது என்று ஒத்துக் கொண்டன. தேசிய சமரசக்குழு (National Arbitration Tribunal மூன்று அங்கத்தினர்களைக் கொண்டமைக்கப்பட்டது. எல்லா முக்கியத் தகராறுகளையும், அதன் தீர்ப்புக்கு விட ஒத்துக் கொண்டனர். பிற பிரச்சனைகளைத் தொழில் நீதி மன்றங்கள் (Industrial Court) விசாரித்தன. போர்க்கால உற்பத்தியையும், செய்வினைத் திறனையும் அதிகரிக்கப் பேச்சு வார்த்தை நடந்தது. அதன்படி 1942-ல் கூட்டுத் தயாரிப்புக் குழுக்கள் (Joint Production Committees) ஏற்பட்டன. அவை யுத்த தளவாடங்கள், பொறியியல் பொருட்கள், உற்பத்தித் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்கான வழிகளை ஆராய்ந்தன. இக்குழுக்களில் அதிபர்கள், தொழிலாளர் சங்கப் பிரதிநிதிகள் சமமான அங்கத்

தினர்களைத் தேர்ந்தெடுத்தனர். 1944 ஜூன் மாதத்தின் போது சுமார் 4565 கூட்டு தயாரிப்புக் குழுக்கள் ஏற்பட்டன. சில உருப்பெருவிடினும் சில உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு மிகவும் உதவின 1947-க்குப் பின் மேலும் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்காக இக் குழுக்கள் நியமிக்கப்பட்டாலும் மெதுவாகவே முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

2-ஆம் உலகப் போரின் போது இரண்டு பிரதம மந்திரிகள் சேம்பர்லினும் (Chamberlaine) வின்ஸ்டன் சர்ச்சிலும் (Winston Churchill) தொழில், தொழிலாளர் சங்கம் சம்மந்தப்பட்ட எல்லா விஷயங்களிலும் சங்கங்களைக் கலந்தே முடிவு செய்யப்படும் என்று உறுதியளித்தனர். சங்க அங்கத்தினர்களுக்கு ஆலோசனைக் குழுக்களில் இடம் தரப்பட்டது. அவற்றுள் முக்கியமானது தொழில் மந்திரியின் தலைமையிலுள்ள 'தேசியக் கூட்டு ஆலோசனைக் குழு' (National Joint Advisory Council) ஆகும். போர்க் காலங்களில் தொழிலாளர் சங்கங்களின் மதிப்பு மிகவும் உயர்ந்தது. போருக்குப் பின்னர் சங்கங்களில் அங்கத்தினர்கள் எண்ணிக்கை 6 மில்லியனையும் மிஞ்சிற்று.

தற்கால நிலை

உலகப் போருக்குப் பின்னர் தொழிலாளர் சங்க நிலைக் குறைவு படாமலே இருக்கிறது. தொழிற் கட்சியும் அதைத் தொடர்ந்து பழமைக் கட்சி அரசு ஏற்பட்டும், சங்கங்கட்கும் அரசுக்கும் உள்ள உறவு நிலை நன்றாகவே உள்ளது. இன்றைக்கு இங்கிலாந்தில் பல தொழிலாளர் சங்கங்கள் உள்ளன. உறுப்பினர் எண்ணிக்கையும் அதிகம், கீழ்க்கண்ட பட்டியல்[1] அதன் வளர்ச்சியைக் காட்டும்.

ஆண்டு.	தொழிலாளர் சங்கங்களின் எண்ணிக்கை	உறுப்பினர்கள் (ஆயிரத்தில்)
1900	1323	2022
1910	1269	2565
1920	1364	8344
1925	1144	5522
1957	647	9700
1964	591	10,065
1967	555	10,000

1. Source--Modern Economic History of England---T. Srinivasaragavan ---P. 157 & Britain-Official Hand Book.

அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கை கூடிக்கொண்டும் சங்கங்களின் எண்ணிக்கை பல சிறு சங்கங்களின் இணைப்புக்காரணமாகக் குறைந்து கொண்டும் இருக்கின்றன. அநேகமாக எல்லாத் தொழிலையும் சேர்ந்த தொழிலாளர்கள் சங்கங்களை அமைத்துள்ளனர். பல்லாண்டுகளாக அவை மெதுவாக வளர்ச்சியடைந்துள்ளன. சமீப காலத்தில் எழுத்து வேலை, தொழில் நுட்ப வேலை, நிர்வாக வேலை ஆகியவற்றில் ஈடுபட்டுள்ளோரும், தங்களுக்கென்று சங்கங்களை அமைத்துள்ளனர்.

இவ்வமைப்புக்களின் மிகச் சிறிய அமைப்பு ஸ்தல அமைப்பாகும். சம்பளம் பெறும் அலுவலர்கள், தனி அலுவலர்கள், தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அலுவலர்கட்கும் தலைவர்கட்கும் வேலைகளைச் செய்ய உதவுகின்றனர். தலைமையகத்தில் செயல்படும் இவர்கள் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை கூடும் பிரதிநிதிகளின் குழுக்களுக்கும், தேசியக் குழுக்களுக்கும் பொறுப்பாவார்கள். மகாநாடுகளில் ஏற்பட்ட தீர்மானங்களின்படி கொள்கைகளை அமுல் செய்வது செயற் குழுவின் வேலையாகும். அதே உயர் அதிகாரம் கொண்ட அங்கமுமாகும். பல சங்கங்கள், பிராந்திய, மாவட்ட அமைப்புக்களைக் கொண்டதாகும். பல கூட்டமைப்புக்களும் உள.

'பிரிட்டிஷ் தொழிலாளர் சங்க மகா சபை' அதன் நூற்றாண்டு விழாவை 1968, ஜூன் மாதம் கொண்டாடிற்று. பல அளவினதான, பல வகையான சங்கங்கள் தொழிற்சங்க மகா சபையுடன் (Congress) இணைக்கப்பட்டவையாகும். இதுவே பிரிட்டிஷ் தொழிற்சங்க அமைப்பின் மையமாகும். பெரும் சங்கங்களில் சில இத்துடன் இணைவு பெறுமலும் உள. அவை அமைப்பில் பெரியன. அவற்றில் சில தேசிய தல அரசு அலுவலர் சங்கம், ஆசிரியர்களின் தேசிய சங்கம், மின் தொழிலாளர்கள் சங்கம் ஆகும்.

தொழிற் சங்க மகா சபையின் முக்கிய நோக்கங்களாவன :

இணைப்புச் சங்கங்களின் நலனைக் காத்தல், தொழிலாளர்களின் சங்கப் பொருளாதார நிலைகளை விருத்தி செய்தல். அதில் சுமார் 320 அமைப்புக்கள் பங்கு கொண்டுள்ளன. அவற்றில் சில 150-க்கும் மேற்பட்ட சங்கங்களின் இணைப்புக்களாகும். சுமார் 8.78 மில்லியன் மக்கள் இதில் அங்கம் வகிக்கின்றனர். இம் மகா சபை, சங்கங்களை 18 வகைகளாகப் பிரித்துள்ளது. சுமார் 40,000 பேரைக் கொண்ட தனித்தனிப் பிரிவுகளாக; முக்கியமான பிரிவுகள் எட்டாகும்.

அவை :— பொறியியல் தொழில், வார்ப்படத் தொழில், வாகன உற்பத்தி, இரயில்வே தவிர்த்துப் போக்குவரத்துத் துறை, பொதுத் தொழிற் துறை, சுரங்கத் தொழில், கட்டிடத் தொழில், தச்சுத் தொழில், இரயில்வே, கண்ணாடித் தொழில், மட்பாண்டத் தொழில், உணவு, இரசாயனத் தொழில் ஆகியவைகளாகும்.

தொழிலாளர் நலனைப் பாதிக்கும் பிரச்சினைகளை விவாதிக்க அரசாங்கம் தொழிலாளர் சங்கப் பிரதிநிதிகளையே ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டத் தரப்பாகக் கருதுகிறது. அது அரசியல் சார் பற்றது. ஆனாலும் 1913 ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி இரகசிய வாக்கெடுப்பு முறைப்படி அரசியல் நோக்கங்கட்காக நிதி திரட்டுவது சட்ட பூர்வமானதாகும். தற்போது தொழிற் சங்க ஆதரவு தரவும், தனி அரசியல் நிதியை உடைய தொழிலாளர் சங்கங்கள், சில தொழிற் துறைகளில் பலமிக்கதாயும், அங்கத் தினர்களின் எண்ணிக்கை மிகக் குறைந்தும் உள்ளன. சில வற்றில் அங்கத்தினர்கள் எண்ணிக்கை மிகுந்தும், சங்கங்களின் பலம் குறைந்தும் உள்ளன. குறிப்பாக உடல் உழைப்பு இல்லாத தொழில் வகைகளில் இன்னும் அபிவிருத்தி ஏற்பட வேண்டியதுள் ளது. 193௦-லிருந்து சங்கங்களின் இணைப்புக்கள் ஏற்படுவதன் காரணமாகச் சங்கங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை இறங்கு முகமாக உள்ளது குறிப்பிட வேண்டிய அம்சமாகும்.

கடினமான தொழிற் தகராறுகளைத் தொழிலாளர்கள், முதலாளி கள் இருவரின் சம்மதத்தின் பேரில் தனி நபர் சமரசக் குழுவாலோ, சமரச வாரியத்தாலோ (Board of Arbitration), தொழில் நீதி மன்றங்களாலோ (Industrial Court) தீர்வு காண விடுகின்றனர். தொழில் நீதி மன்றங்கள் ஒரு நீதிபதி, தொழில் வல்லுனர், தொழிலாளர் பிரதிநிதி ஆகிய மூவரைக் கொண்டதாகும். அரசுச் செயலரும் (Secretary of State) தகராறுகளைத் தீர்க்க 1896-ஆம் ஆண்டுச் சமரசச் சட்டப்படி (Conciliation act) உதவலாம். அல்லது ஒரு விசாரணைக் குழுவை அவர் நியமிக்கவும் அதிகாரம் உண்டு.

இவ்வாறு பகைமையில் தோன்றி, சகிப்புத் தன்மையைப் பெற்றுப் பங்குதாரர்கள் மதிப்பைத் தொழிலாளர்கள் சங்கம் நாளடை வில் பெற்றது. அரசுக்கும், தொழிலாளர் சங்கங்கட்கும் சுமுகமான உறவு நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. இவ்வியக்கத்தின் பலம், அதன் அவசியத்தையும், அதன் மதிப்பையும் உலகப் போர்க்குப் பின் மிகவும் உயர்த்திற்று. முதலாளிகளின், அரசியல் செல்வாக்கு மிக்க செல்வர்களின் காலம் கடந்த காலமாகிவிட்டது. வாக்குரிமை யும், தொழிற் கட்சியின் வளர்ச்சியும், பொதுவுடைமைச் சமுதாயக்

கருத்துக்களும் அரசின் தலையீட்டுக் கொள்கைக்கு முடிவு கட்டி, நலம் காக்கும் அரசை (Welfare State) உருவாக்கத் திட்டமிட்ட வளர்ச்சியையும், பொருளாதாரக் கட்டுப்பாட்டையும், அரசு கைக்கொள்ளும் படியான நிலையை ஏற்படுத்திவிட்டன. பல தடைகளைக் கடந்து நாட்டின் சுபிட்சத்துக்கான செயல் முறையில் பெரும் பங்கு வகிக்கும் அளவுக்குத் தொழிலாளர் சங்க இயக்கம் வளர்ச்சி அடைந்துள்ளது.

8. இரவலர் பிரச்சினை

(Pauperism)

இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாற்றில் சிறப்பு அம்சங்கள் பல இருப்பினும், அந்நாட்டின் செல்வ நிலை பாராட்டும் அளவிற்குப் பல காலங்களில் காணக்கிடக்கினும், அங்கும் "இரவலர் சிக்கல்" இருந்தே வந்துள்ளது. அது இடையே ஏற்பட்டதாயில்லாமல் சமுதாயத்தில் ஆரம்பத்திலிருந்தே காணப்படுகின்றது. ஆனால் 18, 19 ஆம் நூற்றூண்டுகளில் ஏற்பட்ட அளவுக்கு இப் பிரச்சினை இடைக் காலத்திலெல்லாம் அவ்வளவு கடுமையாக இருந்ததில்லை. அரசின் தீவிரமான தலையீட்டால் பெறவேண்டிய நன்மைகளைத் தும் பெற்றதால், இங்கிலாந்து மக்கள் இரவலர்களாக மாறு வதற்கான வாய்ப்பு இல்லாது போயிற்று என்பது குறிப்பிடத் தக்கது. இன்று வரை பூரணமாகத் தீர்க்கப்படாத இப்பிரச்சினை பல நூற்றூண்டுகளாக ஒரு சமூகப் பிரச்சினையாகவே இருந்து வந்துள்ளது.

இங்கிலாந்தின் இடைக் காலத்திலிருந்த சமூக அமைப்பு இரவலர்களை இரந்து வாழ்கின்றவர்களாக, அல்லலுற்ற ஒரு கூட்டமாகக் காட்டவில்லை. அரசின் தலையீடு இல்லாமலேயே உதவி கிட்டிற்று. "கில்டு" என்ற தொழிற் கழகங்கள், உறுப்பினர்கள் ஏழ்மையடைந்தாலும், உறுப்பினர்கள் இறந்துபட்டாலும், அவர்களது விதவைகட்கும், குழந்தைகட்கும் உதவி செய்தன. மதச்சார்பான மடங்கள் தாராளமாகத் தருமம் செய்தன. செல்வந்தர்களும், பெரும் பிரபுக்களும், குருமார்களும் இல்லாதவர்கட்கு வேண்டிய உதவிகளைத் தடையின்றிச் செய்துவந்தனர். நோயாளிகளைக் கவனிக்க மருத்துவ நிலையங்களும் ரோகிகள் அகங்களும் (Lazar Houses) அங்கு இருந்தன.

காரணங்கள்:

ஆனால் 16—ம் நூற்றூண்டில் இந்நிலை முற்றிலும் மாறியது. இல்லாதோர் எண்ணிக்கை பன்மடங்காயிற்று. மேய்ச்சல் நிலங்

களுக்காக நில அடைப்பு இயக்கம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. நிலத்தை நம்பி வாழ்ந்த விவசாயிகள் பலர் நிலங்களினின்றும் வெளியேற்றப் பட்டு, நகரங்களை வந்தடைந்தனர். பண்ணைகளின் ஒன்றிப்பு, பொது மேய்ச்சல் தரை உரிமை மறுப்பு, பெரும் பண்ணைகளுக்குள் ஏற்பட்ட போட்டிகள் இவை எல்லாம் சிறு விவசாயிகளுக்குப் பாதகமாக முடிந்தன. பலர் இடம் பெயர்ந்தனர். பலர் வேலையற்றுக் கூலிகளாகவும் ஆக முடியாமல் தவித்தனர், சிலர் செல்வந்தர் களிடம் வேலையிலமர்ந்தனர். அதனால் அவர்களுடைய பொருளாதார நிலை முன்பு இருந்ததை விட மிகவும் கேவலமான நிலையை அடைந்தது. நெசவு, நூற்பு மூலம் சிறு வருமானம் பெற்றவர்களும், இயந்திரங்கள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டதால் அதையும் இழந் தனர், பலர் நாடோடிகளாகவும், திருடர்கள், கொள்ளைக் கூட்டத் தினருமாகவும் மாறினார்கள். டியூடர் வம்ச ஆட்சிக் காலத்தில் ஏற்பட்ட சமாதான உடன்படிக்கையின் காரணமாகப் பல பிரபுக் கள் தங்களது படைகளைக் கலைத்து விட்டார்கள். இதனால் போர்க் காலங்களில் சிப்பாய்களாக இருந்தவர்கள் சிலர் ஏற்கனவே நகரங்களிலிருந்த வேலையற்றோர் கூட்டத்தோடு சேரவேண்டிய தாயிற்று. இதனால் திடகாத்திரமான இரவலர் கூட்டம் பெருகிற்று. மேலும் தொழிற் துறையில் ஏற்பட்ட புரட்சிகளில் குறிப்பாக இயந்திர நூற்பு, நெசவு மேலும் பல தொழில்களை முடமாக்கியும், கை வினைஞர்களையும் வேலையற்றோர் ஆக்கிவிட்டது. போக்கு வரத்துத் தடைகளும், இடம் பெயர்வதைத் தடுக்கும் அரசு சட்டங்களும் தொழில் ஆலைகள் பெருகியிருந்த இடங்களுக்குச் சென்று குடியேறுவதற்கு இடையூறாக அமைந்தன. கைத்தொழில் வினைஞர்கள் பலர் வேலையற்றோராகி, இரவலர் கூட்டத்தைப் பெருக்கினர்.

தொழிற் துறையில் ஏற்பட்ட மாற்றம் இங்கிலாந்தை வெளி நாடுகளையே நம்பியிருக்க வேண்டிய ஒரு நிலையை உண்டாக்கியது. நாட்டில் வேலை வாய்ப்பு, பொருள் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஆகியவை வெளிநாட்டு வாணிபப் பெருக்கையே சார்ந்திருந்தன. ஆனால் வாணிப மந்தம் ஏற்பட்டதால் அங்கு வேலையின்மை அதிகரித்தது. இது பொருளாதாரத்தில் நிலையற்ற தன்மையை ஏற்படுத்தியது. அதிலும் 1815 முதல் 1830 வரை, பிரஞ்சுப் போர்கள் ஓய்ந்த பின் சோதனையான காலமாக இருந்தது. விவசாய மந்த நிலை காரணமாக விவசாயிகள் அநேகர் வறியோராயினர். கூலியும், வேலையும் குறைந்தன. போருக்குப் பின் இயற்கை நியதியின்படி தொழில் மந்தம் ஏற்பட்டுப் பலர் வேலை இழந்தனர். கலைக்கப்பட்ட படை வீரர்களும், மாலுமிகளும் குறைந்த கூலிக்கு வேலை செய்து கூலி விகிதத்தை மேலும் குறைத்து வறுமையைப் பெருக்கினர்.

தேசியக் கடன, வரிச்சுமை காரணமாக மக்கள் மேலும் அவதிப பட்டனர். இங்கிலாந்தில அககாலத்தைப போல எபபோதும கடும் சோதனை ஏறபடடதிலலை. சமூகக குறைபாடுகளும, புரட்சிக்கு வித்திட ஆரமபிததன. அதனால அமைதியினமையும், குழபபங்களும் மிகுநதன புரட்சி ஏறபடடுவிடும எனற அளவிறகுக் கொந்தளிபபுக காலமாக அமைந்தது. அததுடன கிலடுகள் எனற தொழிற கழகங்கள் மறைந் தொழிந்தன. அவை தருமங்கள் செய்வதும குறைய ஆரம்பிததது. வேறு எநத வகை யிலும பெருகிவரும இரவலர் அலலது பிசசைககாரர்கள கூட்டத துக்கு உதவிகள கிட்ட வாயபபிலலாமல போயவிட்டது. தனியார் நிறுவனஙகளும், அற நிலையங்களும இபபிரச்சினையைச சமாளிகக இயலவிலலை

ஆகவே அரசாஙகம இபபிரச்சினைக்கு ஒரு வழி செயய வேண்டியது அவசியமாயிறறு பிசசைக்காரர்கள எலலோரும சோம்பேறிகள எனக கொளளப்பட்டு 1531—ல அவர்களைத தண்டிக்கச சட்டம இயறறபபடடது. பிசசை எடுபபவர்களுக்குக கசையடி கொடுத்து அவர்களைச சொந்த ஊருக்குத் திருபபி அனுபபி வைததனர் டியூடர் மனனர்கள காலததில 1536-ஆண்டில ஓர சட்டம இயறறபபடடது அதனபடி ஒவவொரு திருச்சபை வட்டததிலும் (Parishes) ஆதரவற்றவர்களுக்கு உதவு வான வேண்டித தருமம வசூலிககபபடவும, திடகாத்திரமானவர் களுக்கு வேலை கொடுககவும், சோமபேறிகளைத தணடிககவும, அனாதைச் சிறுவர்களுககு வேலை பயிறறுவிக்கவும ஏறபாடுகள செய்யபபட்டன. 1547-ல ஏறபட்ட ஒரு சட்டம வேலையினறித திரிபவர்களைப பிடிததது அவர்கள முதுகில (V) எனற சூடு போட வும் செய்தனர். (V—Vagabond), அவர்களுககு இரு ஆண்டுகள் உணவு தந்து கடடாய வேலை வாங்கவும், மீணடும நாடோடியாகத திரிநதால (S) எனறு சூடு போடவும் (S—Slaves) ஏறபாடு செயதனர். இமமுறை இறுதிவரை பினபறறபபடவிலலை 1531, 1547, 1552, 1557 ஆணடுகளில பலவேறு சடடங்கள் இரவலர் களைக் கட்டாயபபடுததி வேலை வாஙகவும, பொது மககளிடம் வறபுறுத்தி இரவலர் நிதி வாஙகவும இயறறபபட்டன.

நடவடிக்கைகள:

1572-ல ஏறபட்ட சட்டம கட்டாயமாக இரவலர் வரி (Poor rates) வசூல செயயவும, வசூலிபபவர்களே அதை வைதது நிர்வாகம் செயது உதவி வழங்கப பார்வையாளர்களையும நியமனம் செய்யவும, நாடோடிகளைத தடுக்கக் கடும் நடவடிககைகள எடுக் கவும் வழிசெயதது. 1576-ல ஒவவொரு கவுண்டியிலும்

(County) "திருத்தும் அகங்கள்" (Houses of Correction) நிறுவி நாடோடிக்கு வேலை தரவும், வேலை செய்ய மறுப்பவர்களுக்குக் கசையடி கொடுத்து, கட்டாய வேலை வாங்கவும் ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு அமைதி காக்கும் நீதிபதிகளுடையதாயிற்று. (Justices of Peace) இது வரை இயற்றப்பட்ட சட்டங்களின் தொகுப்பாக 1601-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் விளங்கிற்று. இது இரவலர்களின் பிரச்சினையை அந்தந்தத் திருச்சபை வட்டத்தின் பொறுப்பாக ஆக்கியது. இது பின்னைய நாட்களில் சிறப்பான சட்டங்கள் ஏற்பட வழி கோலிற்று. ஆனால் முடியாட்சி மீட்புக்குப் பின் (Restoration) இரவலர் சட்ட அமுலை நிர்வகித்து வந்தவர்கள் வட்டார அதிகாரிகளே ஆவார்கள். அரசு அதுபற்றி அதிகக் கவனம் செலுத்தாமையால் 1650-க்குப் பின் அநேக திருச்சபை வட்டங்கள் சரியாகச் செயல்படவில்லை. இதன் காரணமாக, இரவலர்கள் நன்கு செயல்பட்ட திருச்சபை வட்டங்களை நோக்கிச் செல்ல ஆரம்பித்தனர். இதைத் தடுக்க 1662-ல் குடியேற்றச் சட்டம் (Settlement Laws) இயற்றப்பட்டது. இதைத் தொடர்ந்து பல துணைச்சட்டங்கள் ஏற்பட்டன. அவற்றின்படி ஒரு திருச்சபை வட்டத்துக்குள் வசிக்க வருபவர்கள் அங்குள்ள இரவலர் நிதியைச் சார்ந்திருக்கமாட்டார்கள் என்பதைப் பூரணமாக நிரூபிக்காவிட்டால், வந்த நாற்பது நாட்களுக்குள் அவர்களது பழைய இடத்துக்கு அப்புறப்படுத்தப் படுவர். இதன் காரணமாகத் தொழிலாளிகள் பிற இடங்களுக்குச் சென்று வேலைகளைச் செய்வது தடை செய்யப்பட்டது. 1795 வரை அமுலில இருந்த இந்தத் தடையைக் குறித்து ஆடம் ஸ்மித் (Adam Smith) கூறுவதாவது—"இங்கிலாந்தில இருந்த ஏழைகள் தங்கள் வாழ்க்கையில் இத்தடை பற்றி மிகவும் மனப் புழுக்கம் அடையாமலில்லை".[1] மற்றத் திருச்சபை வட்டத்துக்குள் வருபவர்கள் வருமானமற்றவர்களாக மாறுவதால் அவர்களுக்கு உணவளிக்கும் பொறுப்பை அவன் வசித்த திருச்சபை வட்டம் ஏற்றுக் கொள்ளும் என்ற சான்றிதழ் வாங்கி வரவேண்டும். புதிய திருச்சபை வட்டத்தில் பதவியில் அமர்ந்தாலும், வீட்டு வாடகை பத்து பவுன் கொடுக்குமளவிற்கு அவன் வருவாய் உயர்ந்தாலும், அவ் வட்டத்தில் குடிமை உரிமை தரப்படும். 1722-ல் வேலையகச் சட்டம் (Work House Act) ஏற்பட்டதன் காரணமாகத் திருச்சபை வட்டங்களில் இரவலர்கட்கு ஒரே புகலிடம் வேலையகங்கள் மட்டும்தான்; அவையும் பின்னர் தனியார் நிர்வாகத்திற்கு விடப்பட்டன.

1. Adam Smith—as quoted in A Modern Economic History of England and India—T. Srinivasaraghavan—P. 176.

1782-ல் கில்பர்ட் சட்டம் (Gilbert Act) ஏற்பட்டது. இரவலர் சட்டத்தைத் திறம்பட அமுல் நடத்தவும், திருச்சபை வட்டங்கள் ஒருங்கிணைந்து செயல்படவும் வழி வகுத்தது. சம்பளம் பெற்ற "ஏழைக் காவலர்கள்" (Paid Guardians) ஏற்பட்டனர். ஏழைகட்கான உரியவேலைகளைத் தேடித்தரவேண்டியது அவர்களது பொறுப்பாயிற்று. குறைந்த கூலி பெறுவோர்க்கு இரவலர் நிதியிலிருந்து உதவி தரப்பட்டது. காவலர்களும். அமைதி காக்கும் நீதிபதிகளும் இரவலர்கட்குப் புறம்பாக உதவி (Out door relief) தர அதிகாரம் தரப்பட்டது. முதியோர், நோயாளிகள், ஊனமடைந்தவர்கள் மட்டுமே "வேலை இல்லங்களுக்கு" அனுப்பப்பட்டனர். அனாதைக் குழந்தைகள் வேறு இடங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டனர். கில்பர்ட் சட்டம் செயல்முறையில் இருந்த திருச்சபை வட்டங்களில் மட்டுமே இவ்வேலைகள் செயல்படுத்தப் பட்டன. அது கட்டாயப்படுத்தப்பட்டதால் சில இடங்களிலேயே இந்த நடைமுறைகள் பின்பற்றப்பட்டன.

கில்பர்ட் சட்டநடைமுறையில் பல குறைபாடுகளிருந்தன தொழிலாளிகள் நிலை மேலும் மோசமடைந்தது. ஆகவே 1775-ல் ஸ்பீன்ஹாம்லான்ட் (Speenhamland) நகரில் பெலிகன் விடுதியில் (Pelican Inn) பெர்க்ஷயர் (Perkshire) மாவட்டத்து நீதிபதிகள் கூடிப பேசினர். அதன்படி ஏழைத் தொழிலாளிகளுக்கு விலைவாசி, உணவுப் பண்டங்களின் விலைகள், குடும்பத்தின் அளவு ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் இரவலர் நிதியிலிருந்து பண உதவி (Allowance system) அளிக்கத் தீர்மானித்தனர். இம் முறை நாட்டில் இரவலர் நிர்வாகத்தினர் அனைவராலும் பின்பற்றப் பட்டது. 'கில்பர்ட் சட்டம்' பின்பற்றப்பட்ட எல்லா இடங்களிலும் இது கையாளப்பட்டது. பின்னால் இதைப் பாராளுமன்றம் சட்டமாக்கியது. வேலையற்றோருக்கு மட்டுமின்றி, குறைந்த வருவாய் பெற்றவர்களும் இதனால் பலன் பெற்றனர். இதன்படி ஒரு மனிதனுக்கு வாரத்துக்கு 3—ஷில்லிங்கும், அவன் மனைவிக்கு 1 ஷில்லிங் 6 பென்னியும் குழந்தைகட்கு 1 ஷில்லிங்கும் ரொட்டிக்கான உதவித் தொகையாகும். இது படிப்படியாகக் கூடிக் குறையும் உதவித் தொகைத் திட்டமாகும். மேலும் வேலையற்றோர் கிராமப் பணக்காரர்களிடம் வேலைக்கு அனுப்பப்பட்டனர். அவர்களது தேவைக்கேற்ப ஊதியம் அளிக்கப்பட்டது. திருச்சபை வட்டம் மேலும் தேவைப்பட்ட அளவுக்கு அவர்கட்கு உதவியளித்தது. இதனால் கிராமங்களில், குறிப்பாக விவசாயத் தொழிலாளர்களின் நிலை பாதிக்கப்பட்டது. அவர்கட்கு அமைதி காக்கும் நீதிபதிகள் உதவி வழங்கினார்கள். ஆனால் உண்மை இரவலர் அல்லது இரவலராயில்லாதவர் என்று தெரியாதபடி உதவித் தொகைகள்

வழங்கப்படவாயின். தொழிலாளியின் சம்பளத்தைக் காட்டிலும், இரவலர் உதவிக்கான பணம் பெற மனுச் செய்ய ஆரம்பித்தனர். தொழிலாளர்கள் பலர் தங்கள் உண்மையான ஊழியம், சலுகைகள் கிடைப்பதற்குத் தடையாக உள்ளதெனக் கருதினர். இத்திட்டம் பெருங் குறைகளை உடையதாயிற்று. உடல் திறன் உள்ளவர்கள் கூடத் திருச்சபை வட்டத்தில் உதவி பெற முயன்றனர். இரவலர் எண்ணிக்கை வெகுவாகக் கூடியது, அதன் விளைவாக இரவலர் வரி விதிப்பும் தொடங்கிற்று. 1784—ல் இவ்வரி தலைக்கு 5 ஷில்லிங்காக இருந்தது, 1818—ல் 13 ஷில்லிங் 3 பென்னியாக உயர்ந்தது. இக்கடும் நிதிச் செலவு கண்டனம் செய்யப்பட்டது. சோம்பேறித்தனம், கூலிக் குறைவு, ஆகியவற்றை வளர்த்தது. முதலாளி தன் பாரத்தை வரி செலுத்துவோர் மீது திணிக்க முடிந்தது. மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்தை உருவாக்கிற்று. இரவலர்கள் உதவி பெறுவதைக் கேவலமாகக் கருதாது உரிமையாகக் கருதினர். ஏழைகள் பட்டினி கிடக்கும்போது காலந்தாழ்த்தாது உதவிகள் தாராளமாகச் செய்ததால் பிழைப்பிற்காக வேலை தேடுவதை விடுத்துச் சோம்பி இரவலர் சலுகைகளைப் பெற இல்லாதோரும், குறைந்த ஊதியம் பெறும் தொழிலாளிகளும் முயன்றனர். தனக்கே பற்றாத நிலையிலிருந்தாலும் அவ்வுதவிகள் பெற்றதால், திருமணம் செய்துகொள்ள மக்கள் தயங்கவில்லை. தன்னால் முடியாவிட்டாலும் திருச்சபை வட்டத்தினர் தாங்கள் பெற்ற மக்களைக் காப்பாற்றுவர் என்ற எண்ணம் உருவானது. தொழிலாளிகள் அதன் காரணமாக அதிகக் கூலி கேட்கவில்லை. முதாலளிகளுக்குக் கூலியை உயர்த்தவேண்டிய அவசியம் ஏற்படவில்லை. தொழில் திறன் பெருக வழியில்லாமல் போயிற்று. தொழில் செய்வோரைக் காட்டிலும் இரவலர் சுகமாக வாழ்ந்தனர். வேறுபட்ட முறைகளில் இரவலர் உதவித் திட்டங்கள் வெவ்வேறிடங்களில் செயல்படுத்தப்பட்டதால் மிகுந்த குழப்பமும் அமைதியின்மையும் ஏற்பட்டன.

இரவலர் உதவித் திட்டத்தைக் கவனித்து வந்தவர்கள் நேர்மையற்றோராயும், லஞ்சம் வாங்குவோராயும் இருந்தனர். உதவி அளிக்க அவர்கள் மறுத்ததால் மேலதிகாரிகள், நீதிபதிகள் உத்தரவைப் பெற்று உதவிகள் பெற்றனர். உதவிகள் தர மறுத்த அதிகாரிகளுக்கு ஆபத்துக்கள் நிறைய இருந்தன. 1782-ல் 20,00,000 பவுன் வரை வசூலான இரவலர் வரி, 1817-ல் 80,00,000 பவுனாக உயர்ந்தது; நிலமற்ற விவசாயிக் கூலிகளும் இலாபமில்லாத காரணத்தால் இரவலர் கூட்டத்தையடைந்தனர். அரசு இப்பெருங் கூட்டத்தைப் பட்டினியிலிருந்து காப்பாற்றத்தான் முடிந்தது. நாட்டில் பயங்கரப் புரட்சி ஏற்படாதவாறு சிறு

உதவிகள் செய்வதன் மூலம் நாட்டைக் காப்பாற்றி வந்தது. ஸ்பீன் ஹாம்லாந்துத் திட்டம் கடுமையான கண்டனத்துக்குள்ளானதால் 1832-ல் அதற்கு முடிவு ஏற்பட்டது.

1832-ல் ஏற்பட்ட அரச ஆணைக்குழு இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தை ஆராய்ந்து அறிந்து அறிக்கை ஒன்றினை வெளியிட்டது. அதில் தொழிலாளர்கள் இரவலராக மாறும் சூழ்நிலை, முதலாளிகள் எவ்வாறு பலனடைந்தனர், அதிகாரிகளின் திறமையின்மை, லஞ்ச ஊழல், நீதிபதிகளின் தீர்ப்புக்கெதிராக அதிகாரிகள் செயல்படுவது, நேர்மையாக உழைக்கும் தொழிலாளிக்கு நேரிடும் துயரங்கள், வேலையகங்களில் உள்ள குறைகள் போன்றவை சுட்டிக் காட்டப்பட்டன. அவ்வாணைக் குழுவின் அறிக்கையின் அடிப்படையில் 1834-ல் "இரவலர் சட்டத் திருத்தச் சட்டம்" ஏற்பட்டது. இரவலர் உதவி நிர்வாகம், இரவலர் சட்ட ஆணையாளர்களைக் கொண்ட (Poor Law Commissionens) மத்தியக் குழுவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. அக் குழு மூவரைக் கொண்டது. அதன் கீழ் காப்பாளர்க் கழகம் (Board of Guardians) ஒன்று அமைக்கப்பட்டது, அதன்படி 15000 திருச்சபை வட்டங்கள் 643 இணைப்புக் கழகங்களாக (Unions) இணைக்கப்பட்டன. இவற்றில் வேலையகங்கள் ஏற்பட்டன. அதில் இரவலர் குடியமைக்கப்பட்டு, வகைப்படுத்தப்பட்டனர். வேலையகங்களில் இருந்தால்தான் உதவியளிக்கப்படும் என்ற நிபந்தனை அவசியமான சில நேரங்களிலும் வயதின் அடிப்படையிலும் தளர்த்தப்பட்டது. உதவி தரும் நடவடிக்கைகட்கும் இணைப்புக் கழகங்கள் மத்தியக் குழுவின் அனுமதி பெறவேண்டு மாதலால் வட்டார அமைப்புக்களின் மீதும், இரவலர் உதவி வழங்கும் எல்லா நடவடிக்கைகளிலும் நேரடி அதிகாரம் மத்தியக் குழுவிற்குக் கிடைத்தது. கௌரவப் பார்வையாளர்களுக்குப் (Unpaid Cverseers) பதிலாக, சம்பளம் பெறும் அதிகாரிகள் நியமிக்கப்பட்டனர். அவர்கள் அத்துறையில் அனுபவமும் அறிவும், உடையோராயும், இரவலர் சட்ட நுணுக்கங்களை அமுல் செய்யும் வழிமுறைகளை நன்கு தெரிந்தவர்களாயு மிருந்தனர். வட்டார மையங்களுக்கின்றி, மத்திய அமைப்புக்களிலும், அவர்கள் இடம் பெற்றனர். அவர்களின் நியமனம், நீக்கம் ஆகியவை மத்திய அமைப்பின் கையிலிருந்ததால், உள்ளூர் மக்களைப்பற்றிய பயமின்றி செயல்பட்டனர். தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட காப்பாளர் குழுவினர், வேலையகங்களின் செயல்களை மேற்பார்வையிட நியமிக்கப்பட்டாலும் மத்திய அமைப்பின் கட்டுப்பாட்டிற்குள் இயங்க வேண்டியதாயிற்று. பற அமைப்புக்களின கணக்குகள் மத்தியக் குழுவின் அதிகாரிகளால் தணிக்கை செய்யப்பட்டன.

1834க்குப்பின் இந்த ஏற்பாடுகளால் இரவலர் உதவிக்காகச் செலவு செய்யப்பட்ட தொகை கணிசமாகக் குறைந்தது. இரவலர் தொகையும் குறைந்தது. இது பிரச்சினையைச் சமாளிக்க ஏற்பட்ட அமைப்புக்களின் திறமையினால் மட்டுமல்ல, நாளடைவில் பொருளாதார நிலைகளில் ஏற்பட்டு வந்த முன்னேற்றமும், வளர்ந்து வரும் தொழில் துறையில வேலை வாய்ப்புக்கள் பெருகி வந்ததும், இருப்புப்பாதை உருவாக்கப்பட்ட பின் ஏற்பட்ட வேலை வாய்ப்புக்களும், பெருகி வந்த துணித்தொழில், இரும்பு, நிலக்கரித் தொழில்களில் அதிகமாக வேலை வாய்ப்புக்கள் ஏற்பட்டு வந்ததும் இரவலர் பிரச்சினையில் ஒரு திருப்பத்தை உண்டாக்கிய காரணிகளாகும். மந்த நிலையிலிருந்து வந்த விவசாயமும், விருத்தி அடையத் துவங்கியது. ஆகவே இரவலர் உதவிக்கான செலவுத் தொகைதான் குறைந்ததே தவிர ஏழ்மை குறைய வழியேதும் செய்யப்படவில்லை. புறமுக உதவி குறைக்கப்பட்டதாலும், வேலையகங்களில் இரவலர் இன்பமாக இருந்த நிலை மாற்றப்பட்டதாலும், மத்தியக் குழு தன் மதிப்பை இழந்து பலத்த கண்டனத்திற்குள்ளாயிற்று.

இரவலர், தொழிலாளர் நலம் பேணும் சீர்திருத்தவாதிகள் இரவலர் சட்டத்திருத்தச் சட்டத்தைக் கண்டித்தனர். "அது உண்மைக் கெதிராகப் பொய்மையின் போராட்டம் எனவும்; இறைவனுக் கெதிராகச் சாத்தானின் (அரக்கனின்) போராட்டம் எனவும்" [1] வேலையகங்கள் ஏழைகளின் (பாஸ்டைல்—Bastille) சிறைக் கோட்டம் எனவும் வர்ணிக்கப்பட்டன.

வெகு காலமாக நாட்டுப்புறப் பிரச்சினையாகவே இருந்த இரவலர் பிரச்சினை 19-ம் நூற்றாண்டில் நகர்ப்புறப் பிரச்சினையாக மாறியது. 1831-ல் 14000000 ஆக இருந்த மக்கள் தொகை 1901-ல் 36000000 ஆக மாறியது. கூடிய தொகை நகர்ப்புறங்களுக்கே சென்றது. தொழில் மயமான நகர்கள் கூடிய மக்கள் தொகை கொண்டவையாக ஆயின. ஆகவே இரவலர் பிரச்சினை நகர்ப்புறப் பிரச்சினையாயிற்று. மக்கள் தொகை உயர்வுக்குத் தகுந்தபடி, வேலையகங்கள் பெருகினவேயன்றி அவற்றின் நிர்வாகம் மோசமாயிற்று. அவற்றால் பெருகிவரும் தேவைகளைச் சமாளிக்க இயலவில்லை. அத் தொழிற்சாலைகளில் கூட்டம் பெருகிற்று. முதியவர்கள், இளைஞர்கள், நோயாளிகள், ஆரோக்கியமானவர்கள், குழந்தைகள், உடல் உள்ளக் குறைப்பாடு கொண்ட

1. Quoted in "Modern Economic History of England"...... M. viswanathan & Others—p. 101.

வர்கள் என்ற பாகுபாடின்றி ஒரே கூட்டமாக அமைத்து வைக்கப்பட்டனர். புறமுக உதவி அளிக்கப்பட வேண்டியது அவசியமாயிற்று. விவசாயச் சூழ்நிலைக்குப் பொருத்தமான சட்டங்கள் தொழில் மயமான சூழ்நிலைக்குப் பொருந்தவில்லை. 1867-ல் மனநோய் மனைகள் (Lunatic Asylums) ஏற்பட்டன. 1895-ல் சட்டம் தளர்த்தப்பட்டுச் சில சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டன. வறுமை, வேலையின்மை நோய்கள் ஆகியவற்றுக்கான காரணங்கள் ஆராயப்பட்டும், வேலையகங்களில் நோய் போன்ற குறைபாடுகள் உடையவர்கள் பிறரிடமிருந்து பிரிக்கப்படவும் செய்தனர். இயலாதவர்கள் இல்லங்களும், குழந்தைகள் இல்லங்களும் உருவாயின. முதியவர்கள் தனியாக வைக்கப்பட்டனர். 19-ம் நூற்றுண்டில் வறுமைக்கான காரணங்கள் வேலையின்மை, நோய், முதுமை என்று மூன்ருகக் கொள்ளப்பட்டன. இரவலர் குழந்தைகள் காப்பாற்றப்பட வேண்டும், ஏழைகள்பற்றி அக்கறை கொள்ளவேண்டும் என்ற தத்துவங்கள் நாட்டில் பரவி இப்பிரச்சினையைப் புதிய கண்ணோட்டத்தில் ஆராய்ந்து முடிவு காணும் உணர்வு காணப்பட்டது. இரவலர் சிக்கல் தீராததாகவும், கடுமையாகவும் ஆனது. வேலையின்மையும், வாணிப நிலையின்மையும் இதைப் பெரும் பிரச்சினையாக ஆக்கியதால் காப்போர்க் கழகமும், வட்டார ஒன்றிப்புக் குழுக்களும் இவற்றுக்குத் தீர்வு காண இயலவில்லை. வேலையற்ருேர்க்கும் உதவித் தொகை வழங்கவேண்டுமெனப் பொதுவுடைமையினர் (Socialists) வற்புறுத்தினர்.

20-ம் நூற்ருண்டில் இரவலர் பிரச்சினையை ஆராயவும், சட்டங்களில் உள்ள குறைபாடுகளை அகற்றவும் 1905.ல் அரச ஆணைக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது 1909-ல் பெரும்பான்மையோர், சிறுபான்மையோர் அறிக்கைகள் என இருதரப்பட்ட அறிக்கைகளைக் குழுவினர் வெளியிட்டனர். அதில் இரவலர் பிரச்சினை ஏற்படும் காரணங்களைக் கூறினர். அளவுக் குடி, முதுமை, திட்டமற்ற மனம், போதிய வருமானம் இன்றிமணம் செய்துகொள்வது, தற்காலிக வேலைகள் போன்றவைகளாகும் என்றனர். நிர்வாக வழமுல்களையும் அமைப்புக்களையும் கண்டித்தார்கள். நிர்வாக அமைப்பை மாற்றி வட்ட மன்றங்கள், மாவட்ட மாமன்றங்கள் (Country Councils Country Borough Councils) ஏற்பட வேண்டும் என்றனர். வேறு அதிகாரிகளை நியமிக்கவும், இரவலர்களை மேலும் செம்மையாகப் பாகுபாடு செய்யவும், குழந்தைகளை வேலையகங்களில் வைத்தல் கூடாது என்றும், அவர்களைச் சிறுவர் இல்லங்கட்கோ அல்லது வேறு வீடுகளிலோ வாழ விடவும் யோசனை கூறியது. முதியோர்களை வேலையகங்களில் வைத்துப் பராமரிக்கவும், புறமுக உதவி நிறுத்தப்படக் கூடாது எனவும்,

வேலை வாய்ப்புகளைகளை ஏற்படுத்தவும், குழந்தைகட்குக் கல்வி வசதி செய்து தரவும் பரிந்துரை செய்யப்பட்டது. அதன்படி சின்னுட் களில் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டனர். 1908-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் முதியோர்க்கு உதவித் தொகை (Old Age Pension) வழங்க வழி செய்தது. 70-வயதடைந்தவருக்கு வாரத்துக்கு 5 ஷில்லிங்கு வழங்கியது. 1925.ல் பங்களிப்பு உதவித் தொகைத் திட்டம் உருவாயிற்று. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின் அது வெகுவாக உயர்த்தப்பட்டது. பின்னர் தங்கள் வருமானத்துக்குள் நலமாக வாழ்வதற்கான வசதிகளை வட்டாரங்களில் செய்து தர அரசு வழி செய்து கொடுத்தது. அதனுல் உயர்ந்து வரும் சராசரி வயதின் காரணமாக அரசு அதிகச் செலவு செய்து வருவது குறிப் பிடத்தக்கது.

முன்பு தோழமைக் கழகங்கள் நோய் வாய்ப்பட்ட தொழிலாளர் கட்கு உதவி வந்தன. பின்னர் தொழிற் சங்கங்களும் இவ் வேலை யில் ஆர்வம் காட்டின. தனியார் நிறுவனங்களும் இதில் ஈடுபாடு கொண்டன. 1911-ல் தேசீய ஆரோக்கிய காப்பீடுச் சட்டம் (National Health Insurance Act) ஏற்பட்டதும், இப்பொறுப்புக்களை அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. நோய். காரணமாக ஏற்படும் ஏழ்மை யைத் துடைக்க இச்சட்டம் உதவிற்று. உலகப் போருக்குப் பின் இவ்வுதவிகள் உயர்த்தப்பட்டன. பின்னுல் 1946-ல் ஏற்பட்ட சமுதாயக் காப்பீட்டுச் சட்டம் (Social Insurance Act) இந்நிலையை மேலும் மேம்பாடடையச் செய்தது.

ஏழ்மைக்கான முக்கியக் காரணம் வேலையின்மையாகும். எலிசபெத் இராணியார் காலத்தில் இரவலர் சட்டம் ஏற்படக் காரணம் வேலையின்மையாகும். அப்பொழுதிலிருந்தே வேலையின் மையினுல் ஏற்படும் இரவலர் பிரச்சினையைத் தீர்க்கப் பல்வேறு வழிமுறைகளும் சட்டங்களும் ஏற்பட்டன. அது பெரும் சமூக சிக்கல் என்பதுடன், அரசுக்கு ஏற்படும் பெரும் பிரச்சினையுமாகும். 1905-ல் ஏற்பட்ட வேலையின்மைச் சட்டம் வட்டார ரீதியில் அதைத் தீர்க்க ஏற்பாடு செய்தது, அரசு பணம் தந்து உதவியது. 1909-ல் வேலை தரும் சட்டம் (Labour Exchange Act) தேசீய வேலை தரும் ஸ்தாபனத்தை (National Labour Exchange) உருவாக்கியது. அதன் கிளைகள் நாட்டில் பல விடங்களில் தோன்றின. 1914-ல் இவை சுமார் 1 மிலியன் காலி இடங்களை யும் 1927-ல் 1.5 மிலியன் காலி இடங்களையும் நிரப்பிற்று.

1929-ல் தல அரசாங்கச் சட்டம் (Local Government Act இயற்றப்பட்டது. அதன்படி காப்பாளர்க் கழகங்கள், வட்ட மாவட்ட மன்றங்கள் உருவாயின. அவற்றின் செயல்களை ஒழுங்கு

படுத்தப் பொதுமக்கள் உதவிக்குக் குழுக்கள் (Public Assistance Committees) ஏற்பட்டன. இதன்படி நிர்வாகச் செலவின் பளு சமமாக்கப்பட்டதுடன் செம்மையானச் செயல்பாடும் ஏற்பட்டது. 1948-ல் ஏற்பட்ட தேசிய உதவிச் சட்டம் (National Assistance Act) தேசிய உதவிக் கழகத்தை (National Assistance Board) உருவாக்கியது. இது கண் பார்வையிழந்தோர் நலன் பேணவும், கடும் வியாதி வந்தோருக்குச் சிகிச்சையளித்துப் பராமரிக்கவும், வேலைப் பயிற்சியளிக்கவும், கல்வியறிவு புகட்டவும் வழி செய்தது. மேலும் 19,20-ம் நூற்றாண்டுகளில் ஏற்பட்ட, சமுதாய நலச் சட்டங்கள் மேலும் பல நன்மைகளைச் செய்தன. 1954-ல் தேசியக் காப்பீட்டுச் சட்டம் தல அமைப்புக்களுடன் அரசும் பெரும் அளவு ஏழைகளுக்கு உதவி செய்ய வேண்டிய அவசியத்தை வளர்த்தது. எத்துணை அளவிற்குச் சட்டங்கள் இயற்றினாலும், சமூகத்தில் உள்ள அமைப்புக்களும், மக்களின் மனப்பாங்கும், மாறினாலன்றி இரவலர் சிக்கல் தீர வழியில்லை அனாதைகள், உடல், உள்ள வளர்ச்சி குன்றியவர்கள், துணையற்ற பல துர்பாக்கியசாலிகள் ஆகியோரின் வாழ்க்கைகளைச் சீராக அமைத்துத் தருவது சட்டங்களின் உதவியுடன் மட்டுமல்லாது சமூகத்தின் கடமையுமாகும் என்ற நிலை ஏற்பட்டால்தான் இரவலர் பிரச்சினை குறைந்து மறைந்தொழியும் என்பதில் ஐயமில்லை. அதில் பிரிட்டன் சிறந்த முன்னேற்றங் கண்டு வருகிறது.

9. தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள்

(Factory Acts)

ஆரம்பச் சூழ்நிலை :

19-ம் நூற்றாண்டில் தொழில்கள் வேகமாக வளர்ச்சி அடைந்தன. தொழிற்புரட்சியின் காரணமாக மனித உழைப்பு மறைந்து இயந்திர உதவி பெரும் பங்கேற்றது. இயக்க சக்திகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன; போக்குவரத்து புரட்சிகரமான மாறுதல் களுக்கு உட்பட்டது; பன்னாட்டு வாணிபம் பெருகியது; எண் ணிலடங்காத் தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டன. அதில் கூட்டம் கூட்டமாக ஆண்களும், பெண்களும், குழந்தைகளும் வேலைக்குச் சென்றனர். அவ்வாறு வேலைக்குச் சென்ற தொழிலாளர்களின் நிலை மிகவும் மோசமாக இருந்தது பேராசை கொண்ட ஆலை முதலாளிகள் அவர்களிடம் முடிந்த மட்டும் வேலை வாங்கினர்களே தவிர அவர்களின் நலனில் சிறிதும் அக்கறை கொள்ளவில்லை. அவர்களில் குறிப்பாக மிகவும் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் பெண்டிரும், குழந்தைகளுமேயாவர். அவர்களைக் கட்டுப்படுத்துவது எளிது, அவர்களுக்குக் குறைந்த கூலி கொடுத்தால் போதுமானது. அவர்கள் அனுபவித்த கொடுமைகளை வர்ணிக்க முடியாது. அவர்கள் நாளொன்றுக்கு 14, 15, 17, மணி நேரம்கூட உழைக்க வேண் டியிருந்தது. வேலை வாய்ப்பு அதிகமாயிருந்ததால் கூலி மிகவும் குறைவாகத் தரப்பட்டது. நீண்ட நேர உழைப்பு, தரமற்ற உணவு, போதிய ஓய்வின்மை ஆகியவை அவர்களது வாழ்க்கையை இன்னல் நிறைந்ததாக்கின. பெண்டிரும், சிறுவர்களும், குதிரை களைப்போல கரிச் சுரங்கங்களில் நிரப்பப்பட்ட பெட்டிகளை இழுத் தனர். அவர்கள் இடுப்பையும், கரிப்பெட்டிகளையும் சங்கிலிகளால் பிணைத்து, மிருகங்களைப் போலத் தரையில கைகளையும், கால்களையும் ஊன்றி அப்பெட்டிகளைக் குகைபோன்ற 'ஈரமான' இருட்டான பாதைகளின் வழியாக இழுத்து வரச் செய்தனர். தோள்களில் கரிப்பெட்டிகளைக் கட்டி ஏணிகளின் மூலம் சுரங்கங்களுக்கு

பி—20

மேலே எடுத்துவரச் செய்தனர். தொழில் ஆலைகள் சுகாதார மற்றும், இருண்டும், காற்றோட்டமற்றும் இருந்தன. பருத்தி ஆலைகளிலும் சுரங்கங்களிலும், இரவிலும் பகலிலும் தொழிலாளர்கள் வேலை செய்தனர். நீர்ச்சக்தி ஆலைகளில் நிலை மிகவும் மோசமாக இருந்தது. அவை சிறைகளைக் காட்டிலும் கேவலமாகவும் பயங்கரமாகவும் இருந்தன.

கிராமங்களில் உள்ள அனாதைக் குழந்தைகளைப் பராமரிப்பதற்கான செலவுகளைக் குறைக்கவும், பொறுப்புகளைக் குறைக்கவும், தொழில் கற்றுக்கொள்ளவும் ஆலைகளுக்கு அனுப்புவதாகக் கூறி கிராம அதிகாரிகள் தங்கள் பொறுப்புகளைத் தட்டிக் கழித்தனர். ஆலைகளிலும் சுரங்கங்களிலும் அச்சிறுவர்கள் பல துன்பங்களுக்குள்ளாயினர். அவர்கள் இரவு பகல் எனப் பாராது உழைக்கும்படி கட்டாயப்படுத்தப்பட்டார்கள். உறங்குபவர்கள் சவுக்குகளாலும், பிரம்புகளாலும் அடிக்கப்பட்டனர். அவர்கள் மீது வெந்நீர் ஊற்றப்பட்டது. கண்காணிப்பாளர்களது ஊதியம் அவர்களை வேலை வாங்கும் அளவின் அடிப்படையில் அமைந்திருந்ததால் இச்சிறுவர்கள் இரக்கமற்று நடத்தப்பட்டனர். சரியான உணவின்றி, உடையின்றி, ஓய்வின்றி உழைப்பு ஒன்றே அவர்கள் பிறவிப்பயனாக அமைந்தது. அழுக்கான, சுகாதாரமற்ற படுக்கைகளில் அவர்கள் இரவில் படுத்திருந்தனர். முறைப்படி ஒரு குழு வேலை முடிந்தவுடன் படுக்கையிலிருந்து எழுந்த குழு நேராக வேலை செய்யவும், வேலை முடிந்து வந்த குழு படுக்கவும் செய்தனர். ஆறு வயதுச் சிறுவர்களும் அதற்குக் குறைந்த வயது உடையவர்களும் கூட வேலை செய்தனர். காலை ஐந்து மணி முதல் இரவு ஒன்பது மணி வரை வேலை நேரம் நீடித்தது. அவர்கள் நிலை மேற்கிந்தியத் தீவு அடிமைகளைவிட மோசமாயிருந்தது. பொறிகளை இயக்கும்போது சுத்தம் செய்தவர்களும், அதிக வேலை காரணமாக மயங்கி விழுந்தவர்களும், உறங்கி வீழ்ந்தவர்களும் விபத்துக்குள்ளாகி இறந்தும், காயமடைந்தும், உறுப்புக்களை இழந்தும் அல்லலுற்றனர். அவற்றுக்கு உரிய பாதுகாப்பு வேலிகளில்லை. விபத்துக்கான சரியீடும் தரப்படவில்லை. உணவு வேளை என்று தனியாகக் கிடையாது. அலுவல்களுக்கிடையில் தூசியடைந்த, மட்டமான சூழலில்தான் உணவு உட்கொண்டனர். இவ்வாறு அவர்களது சுகாதாரமற்ற சூழலும், உடல்நலக் கேடுகளும், ஊனங்களும், வேலை மிகுதியால் ஏற்பட்ட களைப்பும், குறிப்பாகப் பெண்டிர் சிறுவர்கள் நலத்தைக் கெடுத்ததுடன், வேலை செய்யும் ஆற்றலையும் பாதித்தன. நோய்கள் பெரும்பாலானவர்களைக் கொள்ளைகொண்டன. பலரை நடைப்பிணமாக்கின.

அக்காலத்தில் அரசாங்கம் பொருளாதாரத்தில் தலையிடாக் கொள்கையைக் (Laissez-Faire Policy) கடைப்பிடித்தது. அதன் படி பொருளாதாரத் துறையில் ஒவ்வொருவரும் அவரவர் கருத்துப் படி நடந்து வந்தால் பொதுவாக அவரவர் செய்யும் நன்மைகள் நாட்டின் நன்மை என்பதாகும். குறிப்பிட்ட தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள வர்களுக்கே அத்துறையில் நன்மை விளையும் காரியங்களும் நடவடிக்கைகளும் தெரியும் என்றும்; அவற்றில் அரசு தலையிட்டு ஏதாவது செய்தால் அது தீமையுமாய், பொருளாதார முட்டுக் கட்டையுமாய் அமையும், என்றும் வாதிடப்பட்டது. 1815-ல் கைவினைஞர் சட்டம் (Statute of Artificers) தளர்ந்தது. 18, 19-ம் நூற்றுண்டில் வளர்ந்து வரும் தொழில் துறைகளால் நாடு பொருளாதார மேம்பாடு அடையும் என அரசு எதிலும் தலையிடாது வாளாவிருந்தது. ஆகவேதான் போக்குவரத்து வளர்ச்சி அவசியமாகும்போது அரசு தனியார் முயற்சிகளுக்கு ஊக்கமும், ஆலைத்தொழிலில் உற்பத்தியாளர்கட்குச் சுதந்திரமும் தந்தது. வாணிபத்தடைகளைத் தளர்த்தியது. 1846-ல் தானிய வியாபாரம் தடைகளின்றி நடத்தவும், 1849-ல் கடற்கடவுச் சட்டத்தைத் தளர்த்தவும், அரசு ஏற்பாடுகளைச் செய்தது.

ஆனாலும் பல்வேறு துறைகளைச் சேர்ந்தவர்கள் இத்தலையிடாக் கொள்கையை எதிர்த்து வந்தனர். நெடுநாட்களாகக் கைத் தொழிலில் ஈடுபட்டு வந்தவர்கள் தளர்ந்துவரும் அவர்களது தொழிலைப் பாதுகாக்க அரசின் தலையீட்டை வேண்டினர். திறம் பெற்ற கைவினைஞர்கள் இயந்திரமயமான தொழிலிலிருந்து தங்கள் நலன்களைக் காக்க வேண்டினர். விவசாயிகளும் வாணிப வரிகள் மூலம் தங்கள் வியாபாரப் பெருக்கத்திற்கு ஊக்கமளிக்க வேண்டினர். இவற்றிற்கு மேலாகச் சமூகச் சீர்திருத்தவாதிகள் தொழிலாளர்களின் நரக வாழ்விலிருந்து அவர்களுக்குப் போதிய விடுதலையளிக்க அரசு தலையீடு அவசியம் என்று வலியுறுத்தினர். மேலும் நாட்டு மக்கள் நலிவில் நாட்டுப் பொருளாதார மேம்பாடு நியாயமாகாது என்றும், வலிய முதலாளிக்கும், எளிய தொழிலாளிக் கும் ஏற்பட்டுள்ள போட்டியில் தொழிலாளர்கள் வாழ்வது கடினம் என்றும் வாதிட்டனர்.

மேலும் ஷாப்ட்ஸ்பரி பிரபு (Lord Shaftsbury) என்பவர் நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளுக்குச் சென்று தொழிற்சாலைகள், தொழிலாளர்களின் நிலைமை பற்றிய விபரங்களைச் சேகரித்து பாராளுமன்றத்தில் இவற்றைத் தெரிவித்து பொதுமக்களின் உணர் வைத் தட்டி யெழுப்பினர். படுமோசமான நிலையில் வாழும் இவர்கட்கு அரசு ஏதாவது செய்தாகவேண்டும் என்பது அரசின்

கடமையாகும், பொறுப்புமாகும் என்று வாதிட்டனர். மேலும் தொழிலாளர் இயக்கம் வளர்ந்து வரும் நேரமானதாலும், தொழிலாளர் நலனைக் காப்பது, அரசின் பொறுப்பு என்பதும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு தலையிடாக் கொள்கை தளர்ந்தது. தொழிலாளர் சட்டங்கள் உருவாக வழி பிறந்தது. மக்களின் நலனே நாட்டின் நலன் என்பது தலையாய கொள்கையாக இங்கிலாந்தில் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. தொழிற்சாலைச் சட்டங்களுக்குப் பெரும் எதிர்ப்பு ஏற்பட்டது. தலையிடாக்கொள்கை தரப்பு பொருளியல் வல்லுனரான நாசா சீனியர் (Nassane Senior) வேலை நேரம் கட்டுப்படுத்தப்பட்டதாலும். உற்பத்தி அளவு குறையும் என்றனர். ஜான் பிரைட் (John Bright) போன்றவர்கள் வேலை நேரம் குறைவதால் கூலி குறையும், கூலி குறைவதால் தொழிலாளியின் வாழ்க்கைத் தரமும் ஒழுங்கும் மேலும் குறையும் என்றனர். உற்பத்திக் குறைவால் வெளிநாட்டுப் போட்டியில் இங்கிலாந்து இழக்க நேரிடும் என்றனர். தொழிலாளர்கட்கு அதிக ஓய்வு தருவதால் அவர்கள் சோம்பேறிகளாகவும், ஒழுக்கப் பிறழ்வு உடையோராகவும் ஆவர் என்றனர். சிலர் பெண்களுக்கான வேலை வாய்ப்புக்கள் குறைந்து விடும் என்று குறை கூறினர். இருப்பினும் தவறான இக்கொள்கைகளும், தத்துவங்களும் தொழிற் சட்டங்கள் உருவாவதைத் தாமதிக்கத்தான் செய்தனவே தவிர தடுக்க இயலவில்லை. பெரும் சீர்திருத்தவாதிகளான வில்பர் போர்ஸ் (Wilber Force) இராபர்ட் பீல் (Robert Peel) இராபர்ட் ஓவன் (Robert Owen) அந்தோனி ஆஷ்லி கூப்பர் (Antony Ashley Cooper) (பிந்திய) நாட்களில் ஷாப்ட்ஸ்பரி பிரபு (Lord Shaftsbrry) மைக்கேல் சாட்லர் (Micchael Sadler) எட்வர்ட் சாட்விக் (Edward Chadwick) போன்றவர்களின் மனிதாபிமான உணர்ச்சியாலும், அயராத, சுயநலமற்ற உழைப்பாலும் தொழிலாளர் சட்டங்கள் உருவாகி அவர்களுக்கு நல்வாழ்வு கிடைக்க வழி ஏற்பட்டது.

1784-ம் ஆண்டிலேயே, மான்செஸ்டர் நீதிபதிகள், சிறுவர்களைத் தொழில் பயில்வோராக ஆலைகளில் சேர்க்கக்கூடாது என்று மறுத்துள்ளனர். 1795-ல் மான்செஸ்டர் குழு தொழிற்சாலைகளிலுள்ள மோசமான நிலையை வெளியுலகுக்கு எடுத்தியம்பியதுடன் பல சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய வற்புறுத்தியது. 1802-ல் சமூகச் சீர்திருத்தக்காரர்களின் முன்னோடியான சர் இராபர்ட்பீல் பருத்தித் தொழிற் சாலைகளிலிருந்து வந்த கொடுமைகளைப் பாராளுமன்றத்தில் எடுத்துக் கூறினார். பெண்டிரும், சிறுவர்களும் படும் அவதியையும் அவர்களின் இழி நிலையையும் கண்ட அவர் அவர்களைக் காப்பாற்ற எண்ணம்கொண்டார்.

அக்காலத்தில் இது போன்ற கருத்துக்களை எளிதில் எண்ணலாமே தவிர, செயல்படுத்துவது என்பது மிகவும் கடினமானதுடன் பலரின், குறிப்பாகச் செல்வந்தர்கள், ஆலை அதிபர்கள், சுரங்க உடைமையாளர்களின் எதிர்ப்பு அதிகமாகயிருக்கும், அவரைப் போன்ற கருணை உள்ளம் கொண்டவர்களில் இராபர்ட் ஓவனும் (Robert Owen) ஒருவர். அவர் பெரிய தொழிலதிபர். சிறந்த மனிதாபிமானி. நல்லெண்ணங்களைச் செயல்படுத்தினர். வசதிகள் பல செய்து நல்வாழ்வு வாழ அவர்களுக்கு ஏற்பாடு செய்வதால் உற்சாகமும், ஊக்கமும் கொண்டு நன்கு உழைப்பதால் தொழில் முன்னேறும் என்ற தத்துவத்தை நிருபித்தார். அவரது ஆலைகளில் பல சீர்திருத்தங்களைச் செய்தார். சுகாதார வசதிகளைப் பெருக்கினர். தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகளைக் கட்டிக்கொடுத்தார். வேலை நேரததைப் பத்து மணி ஆகக் குறைத்தார். பத்து வயதிற்குட்பட்ட சிறுவர்களை வேலைக்குச் சேர்க்கவில்லை. சிறுவர்களுக்கான கல்வி வசதி செய்து தந்தார். இதனல் தொழிலாளி, முதலாளி கூட்டுறவும் ஏற்படும் என்று நம்பினர். ஆனல் பிற முதலாளிகளோ, தங்கள் மூலதனத்தையும், லாபத்தையும் இவ்வாறு செலவிடுவதால் பண முடையும் அழிவும் அவருக்கு நேரும் என்று கருதினர்கள். தொழிலாளர்களின் நல்லெண்ணமும், நல்வாழ்வும் ஓவனின் தொழில் ஆலை வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் லாபத்தைத் தேடித்தந்தன. ஆனல் பிற ஆலைகளில் இம்மாற்றம் ஏற்படாததாலும், தொழிலாளர் நல்வாழ்வு முதலாளிகளால் கருதப்படாததாலும், அரசின் வாயிலாகவும், சட்டங்கள் மூலமாகவும் இவற்றைச் செய்ய எண்ணம் கொண்டு அதற்காக அயராது உழைத்தார். அதன் பயனுகத் தொழிற்சாலையின் நிலையை ஆராய்ந்து அறிக்கை சமர்ப்பிக்க ஒரு குழு ஏற்பட்டது. 1819-ல் தொழிற்சாலைச் சட்டமும் ஏற்பட்டது. ஓவனின் பெரும்பான்மையான கருத்துக்கள் அதில் இடம் பெற்றன. ஆனுலும், அத்துடன் திருப்தி அடையாத ஓவன் புரட்சிகரமான நடிவடிக்கையினை மேற்கொண்டார். முதலில் அவை செல்வாக்குப் பெருவிடினும், பின்னைய நாட்களில் தொழிலாளர் நலன்களை விருத்தி செய்ய அவை வித்திட்டன. ஓவனின் பெரும்பான்மையான கருத்துகளுக்குச் சட்டம் உருவம் தரப் பெரும் முயற்சி எடுத்துக் கொண்டவர்களில் முக்கியமானவர் அந்தோனி ஆஷ்லி கூப்பர் (Antony Ashley Cooper) ஆவார். ஆலைகளின் நிலை பற்றி ஆராயப் பணிக்கப்பட்டபின் குழுவின் தலைவரும் ஆலைகளின் சீர்திருத்தங்களில் பெரிதும் ஈடுபாடு கொண்டவருமான மைக்கேல் சாட்லர் (Michael Sadler) என்ற பாராளுமன்ற உறுப்பினர் அதிக உழைப்பால இறந்துவிட்டபோது ஆஷ்லி பிரபு அதன் தலைவராக ஆக்கப்பட்டார். தனது

சுகபோகமான வாழ்வைக் காட்டிலும் நலிந்துவரும் தொழிலாளர் வர்க்கத்துக்கு ஆவன செய்வதைத் தன் குறிக்கோளாகக் கொண்டார். பாராளுமன்றத்தில் சந்தர்ப்பம் கிட்டும் போதெல்லாம் தொழிற்சாலைச் சீர்த்திருத்தச் சட்டங்களை ஏற்படுத்தப் பாடுபட்டார். சுரங்கச் சட்டங்களை ஏற்படுத்தப் பாடுபட்டவர்களில் இவரே முதல்வராவார். 1855-ல் அவர் மரிக்குங்கால் ஆலைகள் பல மாறுதல்களை அடைந்தன. பெண்டிர் சிறுவர்கள் மற்றும் ஆடவர்கள் யாவரும் அவருக்கு நன்றிக்கடன் உடையவராவர். 1830-ல் இலண்டன் நகரில் தொழிலாளர்களின் கேவலமான நிலையைக் கண்டு நெஞ்சம் பொருது சமூகச் சீர்திருத்தங்களில் மிகவும் அக்கறை கொண்டு அயராது உழைத்தவர் எட்வின் சாட்விக் (Edwin Chadwick) ஆவார். பிற தீமைகளைப் போக்குவதுடன், வேலையின்மையையும் ஒழிக்கப் பாடுபட்டார். நகர நல்லமைப்புக்களினாலும், சுகாதார வாழ்வு முறைகளை உருவாக்குவதாலும் நோய் தொடிகளைத் தடுப்பதாலும் வேலையின்மையைப் போக்கமுடியும் என்றார். நாட்டில் இரவலர் பிரச்சினையையும் ஆராய்ந்து அதைப் போக்க பல வழிகளை ஆராய்ந்தார். ஆரோக்கியக்கழகம் (Board of Health) இவரது முயற்சியால் 1848-ல் உருவானது, லட்சியத்தை அடையும் வரை உழைப்பதில் வல்லவர், பின்னைய காலத்தில் வீட்டு வசதி, சுகாதார வசதிகளுக்கு வித்திட்டது, இவரது உழைப்பும், முயற்சியுமாகும். மேலும் ரிச்சார்டு ஆஸ்லர் (Richard Oastler) பிரான்ஸிஸ் பிளேஸ் (Francis Place) போன்றவர்களும் தொழிலாளர் நல்வாழ்வுக்காகப் பெரிதும் உழைத்தனர்.

சட்டங்கள்:

சட்ட ரீதியான நடவடிக்கைகள் 1795-லேயே உருவாகத் துவங்கின எனக் கொள்ளலாம். அப்போது மான்செஸ்டர் சுகாதாரக் குழு (Manchester Board of Health) தொழிற்சாலைகளின் நிலையை ஆராய்ந்து ஓர் அறிக்கையை வெளியிட்டது. முதல் தொழில் சட்டம் சர் இராபர்ட் பீலின் (Sir Robert Peel) முயற்சியின் விளைவாக 1802-ல் தொழில் பயில்வோன் சுகாதார நல்லொழுக்கச் சட்டம் பாராளுமன்றத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டது. இது பருத்தி, கம்பளித் தொழிற்சாலைகளில் ஒன்பது வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களைப் பன்னிரண்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலையில் ஈடுபடுத்தக்கூடாது என்றும், இரவில் ஒன்பது மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை தரக் கூடாது என்றும், ஆலைகள் சுகாதாரம், வெளிச்சம், காற்றோட்டம் உள்ளவைகளாக வைக்கப்பட வேண்டும் என்றும், சுண்ணும்பு அடித்துச் சுத்தப்படுத்தப்படவேண்டும்

என்றும் கூறியது. அவர்களுக்கு உடை, கல்வி, சமய நெறி போதனையும் தரவேண்டும் என்றும் கூறியது. ஆனால் இச்சட்டம் சிறிதளவு கூட நடைமுறையில் பின்பற்றப்படவில்லை! இச் சட்டத்தை அமுல் செய்யவேண்டிய பொறுப்புக் கொண்ட வட்டாரங்களில் உள்ள அமைதி காக்கும் நீதிபதிகளும் (Justice of Peace), பார்வையாளர்களும் ((Visitors) அலட்சியமாய் இருந்தாலும் இது அமுல் செய்யப்படவில்லை. இதனால் விசேட நன்மைகள் ஏதும் ஏற்படவில்லை. மேலும் இதில் கட்டுப்படாத பிற சிறுவர்களை முதலாளிகள் வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டு கொடுமைகளை இழைக்கவே செய்தனர். இக்கொடுமைகளைக் களைய சர் இராபர்ட் பீல், இராபர்ட் ஓவனின் ஒத்துழைப்புடன் வேறு சட்டங்கள் கொண்டுவர முயற்சி செய்தார்.

1815-ல் பீல் (Peel) ஒரு மசோதாவை அளித்தார். இதற்குப் பல எதிர்ப்புகள் ஏற்பட்டன. ஆகவே இதுபற்றி 1816, 1818, 1819-ம் ஆண்டுகளில் மூன்று குழுக்கள் இதை ஆராய்ந்த பின்னர் 1819-ம் ஆண்டில் தொழிற்சாலைகளை ஒழுங்குபடுத்தும் சட்டம் நிறைவேறியது. இதன்படி ஒன்பது வயதிற்குட்பட்டவர்கள் தொழிற்சாலைகளில் வேலைக்கு அமர்த்தப்படக்கூடாது. இது பருத்தி ஆலைகளை மட்டுமே கட்டுப்படுத்தியது. 9 முதல் 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களைப் பன்னிரண்டு மணிக்கு மேல் வேலைக்கு அமர்த்துவது தடை செய்யப்பட்டது. சனிக்கிழமைகளில் ஒன்பது மணி நேரமே வேலை தரவேண்டும். சிறுவர்களின் வயதை நிரு பணம் செய்ய வழியில்லாததால் இச்சட்டம் சரிவர அமுல் செய்யப்படவில்லை. மேலும் இச்சட்டத்தை ப்ளாக்ஸ் (Flax), கம்பளி போன்ற ஆலைகளில் விஸ்தரிப்பு செய்ய ஓவனும், பீலும் முயன்றபோது கடும் எதிர்ப்பு கிளம்பியது. சிறுவர்கள் வேலை இழந்து பட்டினி கிடப்பர் என்றும், சோம்பேறிகளாவர் என்றும், சமூக நீதி குலைந்து நெறிப் பிறழ்வு ஏற்படும் என்றும் கூறப்பட்டது. சட்டத்தை அமுல் நடத்தும் அமைதி நீதிபதியும், பிறரும் இதை மதிக்கவில்லையாதலால் தொழிலாளர் நிலை அபி விருத்தியடைய மேலும் தாமதமாயிற்று. 1825, 1831-ல் இச்சட்டத்தை அமுல் நடத்த வழி செய்யும் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டும், இது உபயோகமற்றதாகவே இருந்தது.

மைக்கேல் சேட்லர், ஓவன், ரிச்சர்ட் ஆஸ்ட்லர் ஆகியோரின் தளராத முயற்சியாலும் தூண்டுதலின் பேரிலும், ஆஸ்ட்லிரின் அறிக்கைகள் அடிப்படையிலும், 1833-ல் ஷாப்ட்ஸ்பரி பிரபு பாராளுமன்றத்தில் ஒரு சட்டம் கொண்டுவந்தார். இது மிக முக்கியமானதாயும், பலன் தரும் சட்டமாகவும் அமைந்தது. இது

"ஆல்தார்ப் சட்டம்" (Althorp Act) எனப்பட்டது. இதன்படி ஒன்பது வயதிற்குட்பட்டவர்கள் பட்டு ஆலை, துணி ஆலைகள் தவிர்த்து எந்த ஆலைகளிலும் வேலைக்குச் சேர்க்கப்படக் கூடாது. 13 முதல் 18 வயதுவரை உள்ளவர்கட்கு 12 மணி நேரத்துக்கு மேல் வேலை தரக்கூடாது. ஒரு வாரத்துக்கு 69 மணிக்கு மேல் வேலையிலீடுபடுத்தக்கூடாது. 9 முதல் 13 வயதுவரை உள்ளவர்கட்கு ஒரு நாளைக்கு 9 மணி நேர வேலையும், வாரத்திற்கு 48 மணி நேர வேலையும் தரப்படவேண்டும். அவர்கள் நாள்தோறும் 2 மணி நேரம் பள்ளிக்குச் செல்லவேண்டும் என்றும் பணித்தது. இரவில் சிறுவர்கள் வேலை செய்யக்கூடாது. இயந்திரங்கள் இயக்கத்தின் போது சத்தம் செய்வதைத் தடை செய்தது. உணவு வேளை, உணவு உட்கொள்ளும் இடங்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டன. இவற்றிற்கு மேலான நடவடிக்கையானது இச்சட்டத்தை அமுல் நடத்த உள்நாட்டுக் காரியதரிசியால் நியமனம் பெற்ற நான்கு ஆய்வாளர்கள் (Inspectors) ஏற்பட்டதாகும். இவர்கள் தயவு தாட்சண்யமின்றி நடந்துகொண்டார்கள். சட்ட மீறல் செய்யும் முதலாளிகளுக்கு அபராதம் விதிக்கும் அளவிற்கு விசேட அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டன. ஆண்டு அறிக்கைகளைத் தயாரித்துப் பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பித்தனர். எப்போதும் எவ்விடத்தையும் திடீர் சோதனை செய்ய அவர்கட்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. இவர்களது அறிக்கைகளே பின்னர் ஏற்பட்ட சட்டங்களின் அடிப்படையாக அமைந்தன. இதற்கு ஆலை அதிபர்களின் கடும் எதிர்ப்பு ஏற்பட்டது. தங்களுக்குப் பெரும் பாதகம் ஏற்பட்ட தாக அதிபர்கள் புலம்பினர். இச்சட்டத்திலிருந்து துணித் தொழிலிற்கு விதி விலக்கு அளிப்பது ஏன் என்று வினவினர். தொழிலாளர்களும் தாங்கள் விரும்பியபடி நாள் ஒன்றுக்கு 10 மணி நேர வேலைத் திட்டம் வெற்றி பெறவில்லை எனக் கருதினர். மேலும் இச்சட்டங்களால் பெண்டிருக்கும் சிறுவர்களுக்கும் மட்டுமேயல்லாது, வயது வந்த ஆடவர்கட்குப் பயன் ஏதுமில்லை என்று குறை கூறினர். பல குறைபாடுகள் இருப்பினும் இது தொழிற்சட்டங்களிலெல்லாம் முக்கியத்துவமும், பலன் உள்ளதுமாயிருந்ததாலும் இது தொழிலாளர்களுக்குப் பலன் ஏற்படும் சட்ட அமைப்பிற்கு அடிப்படையாயிருந்தது.

சிறுவர்கள் வயதைக் கண்டுபிடிப்பதிலும் ஆய்வாளர்களுக்குக் கஷ்டமிருந்தது. மேலும் தொழிலதிபர்கள் அவர்களை ஏமாற்றி வந்தனர். ஆகவே மருத்துவர்கள் எளிதில் வயது உறுதிப்பத்திரம் தந்ததாலும் பிறப்பைப் பதிவுசெய்யும் சட்டம் ஒன்று 1837-ல் உருவானது. இது பிறப்புச் சான்றுகள் வைக்கப்பட வழிசெய்தது. மேலும் சிறுவர்களுக்கான தொழிற்சாலைப் பள்ளிகள் சுகாதார மற்றவை

களாகவும், திறம்பட நடத்தப்படாததாலும் ஆலை ஆய்வாளர்கள் அரசு நிர்வாகப் பள்ளிகள் ஏற்படுத்தப் பெரிதும் பரிந்துரை செய்தனர். அவர்தம் ஆதரவு தொழிலாளர்கட்குக் கிட்டியதால் வேலையை 10 மணியாகக் குறைக்கவும் பிற வசதிகள் செய்து தரவும் கிளர்ச்சிகள் நடந்துகொண்டேயிருந்தன. 1843-முதல் 1847 வரை பாராளுமன்றம் தொழிலாளர்களின் பிரச்சினைகள் சம்பந்தமாகப் பல விவாதங்களைக் கண்டது. குறிப்பாக 10 மணி நேரப்பிரச்சினை கடுமையானது. மேலும் தொழிலாளர்கள் கிளர்ச்சி அதிகமாயிற்று. ஆகவே 1840-ல் 'ஆஷ்லி' பிரபுவின் யோசனைப் படி பாராளுமன்றம் சிறுவர்களின் வேலை நிலையை ஆராய வேலைக் குழுவினை நியமித்தது. இது பரவலாக எல்லா தொழில் ஆலைகள், சுரங்கங்கள் ஆகியவற்றில் வேலை செய்யும் சிறுவர்களின் நிலையை ஆராய முற்பட்டது. 1842-ல் சுரங்க வேலை பற்றிய அறிக்கையின் விளைவாக "நிலக்கரிச் சுரங்க ஒழுங்கு முறைச் சட்டம்" உருவானது. அதன்படி சுரங்கங்களின் தரைமட்டத்திற்குக் கீழ் பெண்டிரும், 10 வயதிற்குட்பட்ட சிறுவர்களும் வேலை செய்ய அனுமதி மறுக்கப் பட்டது. சுரங்க வேலை பற்றிய சட்டங்களில் இது முதன்மை யானதும் முக்கியமானதுமாகும். தொடர்ந்து நடந்த கிளர்ச்சியின் பயனாக சர் இராபர்ட் பீல் 1844-ல் ஒரு தொழிற்சாலைச் சட்டத்தை இயற்றினார்; அதன்படி பெண்டிரும், சிறுவர்களுடன் சமமாக மதிக்கப்பட்டனர். சிறுவர்கள் வேலை செய்யும் வயது 9-லிருந்து 8 ஆக்கப்பட்டது. சிறுவர்கள் ஒரு நாளைக்கு 6½ மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை செய்யக் கூடாது. அவர்களுக்குப் பள்ளி நேரம் 2 மணி யிலிருந்து 3 மணி நேரமாக்கப்பட்டது. 13 முதல் 18 வயதான வர்கள் 12 மணி நேர வேலையும், வாரத்திற்கு 61 மணி நேரமுமே வேலை செய்தல் வேண்டும். சாப்பாட்டு நேரத்தில் ஆலைக் குள் இருத்தல் கூடாது. வேலை மாற்று முறை (Relay System) ஒழிக்கப்பட்டது. அபாயகரமான இயந்திரங்களைச் சுற்றி வேலி யிடப்பட வேண்டும். அவ்வாறில்லாத இயந்திரச் சாதனங்களால் ஏற்படும் விபத்துக்களுக்கு உள்ளாகும் தொழிலாளர்கட்கு சரியீடு (Compensation) தரப்பட வேண்டும். சிறுவர்கள், இளைஞர்கள், பெண்டிர் என்ற மூன்று வகையினருக்கும் இது பாதுகாப்பளித்தது. இதில் எஞ்சிய ஆண் தொழிலாளிகளின் வேலை முறையில் விருத்தி ஏற்பட சில முறைகள் புகுத்தப்பட்டன. முதலாளிகளுக்கு அபராதம் விதிக்கும் அதிகாரம் ஆய்வாளர்களிடமிருந்து வட்டார நீதிபதிகளுக்கு (Local Magistrates) மாற்றப்பட்டதெனினும், மேலும் பல அதிகாரங்கள் அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டன.

பத்து மணி நேரக் கிளர்ச்சி தொடர்ந்து நடந்துவந்தது. 1847-ல் "பீல்டன்" (Fielden) என்பவரின் முயற்சியால் பத்து மணி

நேர வேலைச் (Ten Hours day) சட்டம் ஏற்பட்டது. பெண்டிரும், சிறுவர்களும் 10 மணி நேரமே வேலை செய்ய ஏற்பாடாயிற்று. இதன்படி தொழிற்சாலைகள் காலை 5½ மணி முதல் மாலை 8½ மணி வரை இயங்கலாம் என்றாயிற்று. வாரத்திற்கு 58 மணி நேர வேலை ஏற்பட்டது. 1850-ல் வேலை நேரம் காலை 6 மணி அல்லது 7 மணி முதல் மாலை 7 மணி வரை என்றாயிற்று. இதன்படி உணவருந்த 1½ மணி நேரம் தரப்பட்டதால் வேலை நேரம் 10½ மணியாக ஆகியது. 1853-ல் சிறுவர்களையும் இதில் சேர்க்க ஒரு திருத்தம் செய்யப்பட்டது.

மக்களிடையே இச்சட்டங்களால் தொழில் பாதிக்கப்படும் என்ற உணர்வு மறையத் தலைப்பட்டது. தலையிடாக் கொள்கை தளர்வுற்றது. 1861, 1864-ல் இச்சட்டங்கள் அச்சடிக்கும் தொழில், சலவைத் தொழில், சாயத தொழில், மட்பாண்டத் தொழில், தீக்குச்சி தயாரித்தல், தோட்டா தயாரிப்புத் தொழில் போன்றவற்றுக்கும் விஸ்தரிப்பு செய்யப்பட்டது. 1867-ல் ஏற்பட்ட தொழிற்சாலை விதிகளின் விஸ்தரிப்புச் சட்டம் (Factory Acts Extension Act) தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் எல்லாம், இரும்பு வார்ப்படத் தொழில், செப்பாலைகள், ஊது உலைகள், காகிதத் தொழில், கண்ணாடித் தொழில், புத்தகம் கட்டும் தொழில், புகையிலைத் தயாரிப்புத் தொழில் ஆகியவற்றுக்கும் பொருந்தும் என்றாகியது.

அதே ஆண்டு ஏற்பட்ட "தொழிற்கூட ஒழுங்கு முறைச் சட்டம்" (Workshop Regulation Act) தொழிற்கூட ஒழுங்கு முறைகளை விதித்தது. தொழிற்சாலைக்கும், தொழிற் கூடத்திற்கும் உள்ள வேறுபாட்டை விளக்கியது. இதன்படி தொழிற்கூடங்களில் ஆடவர்கள் மட்டுமே வேலைக்கு அமர்த்தப்பட வேண்டும். 8 வயதிற்குட்பட்ட சிறுவர்கள் வேலைக்குச் சேர்க்கப்படக் கூடாது. 8 முதல் 13 வயதுடையவர்கள் அரை நேரமே வேலை செய்தல் வேண்டும். இளைஞர்கட்கும், பெண்டிருக்கும் வேலை நேரம் 12 மணியாக்கப்பட்டது. இதில் 1½ மணி நேரம் உணவு வேளையை உள்ளிட்டதாகும். இச்சட்டத்தை அமுல் நடத்தும் பொறுப்பு வட்டார அதிகாரிகளுக்குத் தரப்பட்டது. இவர்கள் அமைதி காக்கும் நீதிபதிகளின் உத்தரவு பெற்றே தொழிற்கூடங்களை பார்வையிட முடியும். இவர்கள் சரியாகச் சட்டங்களை அமுல் நடத்தவில்லை. 1871-ல் பிறிதொரு சட்டம் இவ்வதிகாரங்களைத் தொழிற்சாலை ஆய்வாளர்களுக்கு மாற்றியது. 1874-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் பெண்டிர் இளைஞர் வேலை நேரத்தை 10 மணியாகவும், வாரத்திற்கு 56½ மணி நேரமாகவும் ஆக்கியது. 'ஏறும்

சிறுவர்கள்' (Climbing Boys) என்றழைக்கப்பட்ட புகைப் போக்கிகளைச் சுத்தம் செய்யும் சிறுவர்கள் நிலையை விருத்தி செய்ய ஷாப்ட்ஸ்பரி பிரபுவின் டைம்ஸ் (Times) பத்திரிகையின் நடவடிக்கை காரணமாக 1875-ல் இத்தொழில் செய்யும் சிறுவர்களுக்கு அனுமதி (Licence) வழங்கும் முறை ஏற்பட்டது. அதன் படி அவர்கள் எங்ஙனம் வேலையிலீடுபடுத்தப்படுகின்றனர் என்ற விபரங்களைக் காவலர்கட்கு (Police) அறிவிக்க வேண்டும். இதுவரை ஏற்பட்ட தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் பலவாறாக இருந்தாலும், ஒரு சில ஒன்றுக்கொன்று முரணாகவும், பல ஐயப்பாடுகளைக் கொண்டதாகவும், பல விதி விலக்குகளைக் கொண்டதாகவும், தெளிவற்ற விதிமுறைகளைக் கொண்டதாகவும் இருந்தாலும் ஒரே சீரான, தெளிவாகச் செயல்படுத்தும் முறையில் அவற்றை ஒழுங்கு படுத்துவது மிக அவசியமாயிற்று. ஆகவே அதற்கென ஏற்பட்ட அரச ஆணைக்குழுவின் பரிந்துரைகளை மேற்கொண்டு 1878-ல் ஒரு "ஒருங்கிணைப்புச் சட்டம்" (Consolidating Act) ஒன்று டிஸ்ரேலியால் (Disraeli) இயற்றபபட்டது. அது தொழிற்சாலைகளையும், தொழிற் கூடங்களையும் (Factory and Workshop Act) வகைப்படுத்தவும், தொழிலாளர் நலன்களை அபிவிருத்தி செய்யவும் வழிசெய்தது. இச்சட்டத்தின்படி நெசவுத் தொழிற்சாலைகள், மற்றும் பிற தொழிற்சாலைகள், தொழிற் கூடங்கள், இல்லத் தொழிற் கூடங்கள் என வகைப்படுத்தப்பட்டன. தவிர இவற்றில் உபயோகப்படுத்தப்படும் இயந்திரச் சக்திகளின் அடிப்படையில் மேலும் பிரிக்கப்பட்டன. 14 வயதிற்குட்பட்டவர்களுக்கு அரை நேர வேலை முறை ஏற்பட்டது. பெண்டிருக்கும் இளைஞர்களுக்கும் வாரத்திற்கு 56½ மணி நேர வேலை தரப்பட்டது. 1883-ல் ஈயத் தொழிற்சாலை (white lead), ரொட்டித் தொழிற்சாலை ஆகிய வற்றிற்கும், 1889-ல் பருத்தித் தொழிற்சாலைகளுக்கும் சிறப்பான விதிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டன.

1887-ல் "நிலக்கரிச் சுரங்கச் சட்டம்" 12 வயதிற்குட்பட்டவர்கள் சுரங்கங்களில் வேலை செய்வதைத் தடை செய்தது. பாதுகாப்பு முறைகளும், சுகாதார வசதிகளும் வலியுறுத்தப்பட்டன. 1891-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் சிறுவர்களின் வேலை வயதைப் பதினொன்றாக உயர்த்தியது. உள்துறைச் செயலாளருக்கு அபாயகரமாகக் கருதப்படும் தொழில்களின் விதிமுறைகளைச் செயல்படுத்த ஆலை ஆய்வருக்கு விசேஷ அதிகாரம் கொடுத்தது. பெண்களின் தொழிற்கூடங்களுக்குத் தந்த சலுகைகள் ரத்து செய்யப்பட்டன. பாதுகாப்பு முறைகளை மேலும் கண்டிப்பாக்கியது.

1895-ல் ஏற்பட்ட தொழிற்சாலைச் சட்டம் சிறுவர்களின் வேலை நேரத்தை வாரத்திற்கு 30 மணி ஆக்கியது. பதினான்கு வயதிற்

குட்பட்டவர்கள் இரவில் வேலை செய்வதைத் தடுத்தது. கப்பற் துறைகள், துறைமுக மேடைகள், கப்பல் பழுதுபார்க்குமிடங்கள், சலவை நிலையங்கள் ஆகியவற்றைத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களின் கீழ்க் கொணர்ந்தது

1901-ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட தொழிற்சாலை, தொழிற் கூடங் களின் சட்டம் பன்னிரண்டு வயதிற்குட்பட்டவர்களை வேலைக்கு அமர்த்துவதைத் தடை செய்தது. அபாயகரமான தொழிற்சாலை கட்குத்தனி விதி முறைகளை விதித்தது. பெண்களும், தொழிற் சாலை ஆய்வாளர்களாக நியமனம் பெற்றனர். சிறுவர்கள் வேலைக் குத் தகுதியானவர்கள் என்ற அத்தாட்சியைத் தேவை என்றுக் கியது. அப்போது சுமார் 6000 பருத்தித் தொழிற்சாலைகளும், 16,00,00 பிற தொழிற்சாலைகளும், 75000 தொழிற்கூடங்களும் இருந்தன. ஆனல் அவற்றை மேற்பார்வையிட 250 ஆய்வாளர் களே இருந்தனர்.

1918-ல் குறைந்தபட்ச வேலை வயது பதினுன்காகக் குறைந்தது. தொழிலாளர் சங்கங்களும், அகில உலகத் தொழிலா ளர் அமைப்பும் தொழிலாளர் நலனைப் பெரிதும் பாதுகாக்கப் பாடுபட்டன. அவ்வாண்டில் ஏற்பட்ட "முழு நேரக் கல்விச் சட்டம்" மறைமுகமாகத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை வயதைப் பதினுன்காக நிர்ணயித்தது.

1937-ல் ஏற்பட்ட தொழிற்சாலைச் சட்டம் பெண்டிருக்கும், குழந்தைகளுக்கும் ஒன்பது மணி நேர வேலையை ஏற்படுத்தியது. அவர்களைக் காலை 7 மணிக்கு முன் வேலை வாங்கக்கூடாது என்றும், பெண்டிருக்கு வேலை நேரத்தை 48 மணி நேரமாகவும், இளைஞர்கட்கு 44 மணி நேரமாகவும் ஆக்கியது. இச்சட்டம் அவர்களை மேலும் பிலிம் உற்பத்தி, கட்டட வேலை போன்ற தொழில்களுக்கும் விஸ்தரித்தது. மேலும் பல வசதிகளையும் ஏற்படுத்தியது.

1938-ல் ஏற்பட்ட "கடைகளின் சட்டம்' (Shops Act) கடைகளில் வேலை செய்யும் இளைஞர்களுக்குத் தொழிலாளர் சட்டங்கள் பயன்படச் செய்தன. 1950-ல் ஏற்பட்ட கடைகளின் சட்டம் வேலை நேரத்தை ஒழுங்குபடுத்தியது. 1944-ல் ஏற்பட்ட "கல்விச் சட்டம்" பள்ளி நீங்கும் வயதை 16 ஆக ஆக்கியதால் தொழிற்சாலைகளில் குறைந்த வயதும் 16 ஆக மாறியது. 1896-ல் ஏற்பட்ட தொழிலாளர் சரியீட்டுச் சட்டம் (Compensation Act) 1906-ல் விருத்திசெய்யப்பட்டதால் தொழிலாளர் நலன்கள் மேலும் பெருகின. 1959-ல் ஏற்பட்ட 'தொழிலாளர் சட்டம்',

தொழில் அமைச்சரைத் தொழில் துறையின் எல்லாக் காரியங்களுக்கும் பொறுப்பாக்கியது.

தொழிற்சாலை, தொழிற் கூடங்களின் சட்டங்கள் சுரங்கத் தொழிலுக்குப் பொருந்தாமலிருந்தன. 1842-ல் "முதல் சுரங்கச் சட்டம்" பெண்கள், சிறுவர்கள் தரை மட்டத்துக்குக் கீழ் வேலை செய்வதைத் தடுத்தது. அதற்கு முன் நான்கு வயதுக் குழந்தைகள்கூடக் காலை நான்கு மணி முதல் மாலை ஐந்து மணி வரை வேலை செய்யும் கொடுமை இருந்து வந்தது. 1850-ல் விபத்து, உயிர் நட்டம் பற்றிய அறிக்கைகளை அனுப்ப வேண்டும் என்றும், 1855-ல் சுகாதாரப் பாதுகாப்புகள் அமைத்தல், இயந்திரங்களுக்கு வேலியிடல் போன்ற விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டும் என்றும் ஏற்பட்டது. 1908, 1912-ம் ஆண்டுகளில் வேலை நேரம் எட்டு மணியாகக் குறைக்கப்பட்டது. 1912-ல் சுமார் பத்து லட்சம் சுரங்கத் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். வெட்டப்படும் கரியின் அளவை அடிப்படையாகக் கொண்டு கூலி நிர்ணயம் செய்வதை எதிர்த்தும், குறைந்த அளவு கூலி (Minimum wages) தரவேண்டும் என்றும் கிளர்ச்சி செய்தனர். இவற்றைத் தீர்த்துவைக்க மாவட்டக் குழுக்கள் (District Boards) ஏற்பட்டன. 1912-ம் ஆண்டு "நிலக்கரிச் சுரங்கச் சட்டம்" (Coal Mines (wages) Act) கூலி விபரங்களை வகுத்துரைத்தது. 1919-ல் சுரங்கங்களின் வேலை நேரம் ஏழு மணியாகக் குறைக்கப்பட்டது. 1926-ல் ஒரு வேலை நிறுத்தம் நடைபெற்றது. அதற்கு ஆதரவாகப் பொது வேலை நிறுத்தமும் ஏற்பட்டது. ஆனால் பொது வேலை நிறுத்தம் ஒரு வாரத்திலேயே முடிவடைந்தது. பின்னர், முதலாளிகள் நிபந்தனைக் கிணங்கி, சுரங்கத் தொழிலாளர்களும் வேலை நிறுத்தத்தைக் கைவிட்டனர். 1926-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி சுரங்கங்களில் வேலை நேரம் ஒரு மணி நேரம் அதிகரித்தது. 1925-ல் ஏற்பட்ட சாங்கிக் குழு (Sankey Commission), சைமன் குழு (Simon Commission) ஆகியவை பல விரிவானச் சீர்திருத்தங்களைப் பரிந்துரை செய்தன. உலகப்போர் நிலக்கரியின் தேவையை அதிகரித்தது. சுரங்கத் தொழில் விருத்தி செய்யப்பட வேண்டியதாயிற்று. தொழிலாளர் அமைச்சர் எர்னஸ்ட் பெவின் (Ernest Bevin) திட்டப்படி பல இளைஞர்கள் (Bevin Boys) இத்தொழிலில் ஈடுபட்டனர்.

க்ளமண்ட் அட்லியின் (Clement Attlee) தலைமையில் தொழிற் கட்சி அரசு 1946-ல் "நிலக்கரிச் சுரங்கச் சட்டம்" ஏற்படுத்தியது. அதுவே "நிலக்கரிச் சுரங்கங்களை நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டம்" (Nationalization Act) ஆகும். 1947-ல்

சுரங்கங்களில் வாரத்திற்கு ஐந்து நாட்கள் வேலைத் திட்டம் உருவாயிற்று. தொழிலாளர்களுக்குப் பெரும் மகிழ்ச்சி ஏற்பட்டது. 1954-ல் ஏற்பட்ட சுரங்கங்கள், "கற்சுரங்கங்களின் சட்டம்" (Mines and Quarries Act) விரிவான விதிமுறைகளை வகுத்தது. பாதுகாப்புச் சுகாதார வசதிகள், தொழிலாளர்களின் பிற நலன்களின் பாதுகாப்பு ஆகியவற்றிற்கு ஏற்பாடு செய்தது. அவற்றைக் கவனிக்கும் அமைப்புக்களுக்கு நிர்வாகி, உதவி நிர்வாகி, ஆய்வாளர்கள் இவர்களின் தகுதிகள், கடமைகள் வர்ணிக்கப் பட்டுள்ளன. சட்ட அமுலைக் கவனிக்க விசை அமைச்சிற்கு (Minister for Power) அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. அதன் கீழ் உள்ள ஆய்வாளர்கள் சட்டங்களை அமுல் செய்யும் அதிகாரம் பெற்றவர்களாயினர்.

மேலும் இத்துறையில் அபிவிருத்திக்காக ஆராய்ச்சி செய்யவும், சிக்கல்கள், தொழில் நிலையை ஆராயவும். பல அமைப்புக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றின் மூலம் சமுதாயப் பாதுகாப்பு, குறிப்பாகச் சிறுவர், சிறுமியர், இளைஞர், ஆண், பெண் தொழிலாளர்கட்குப் போதிய பாதுகாப்பும் அரசால் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத் துறையில் கட்சி சார்புக் கொள்கைகளும், அரசியல் தத்துவங்களும், நிறைந்திராது எல்லா அரசியல் கட்சிகளும், அரசும் தொழி லாளர்களை மக்களாகக் கருதி அவர்களின் நலனில் அக்கறை கொண்டு, சட்டங்களை உருவாக்கிச் சீர்திருத்தம் செய்தன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

10. சமுதாயப் பாதுகாப்பு
(Social Security)

"சமுதாயப் பாதுகாப்பு" (Social Security) என்பது சமூகம் உரிய அமைப்புக்களின் மூலம் மக்களை எதிர்நோக்கும் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளைச் சமாளிப்பதற்காக அளிக்கும் பொருளாதாரப் பாதுகாப்பே (Economic Security) ஆகும். இங்கிலாந்தின் அரசு மத்திய வட்டாரக் குழுக்களின் மூலமாகப் பல சமூகப் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கும் பொறுப்பை ஏற்றுள்ளது. அது செய்து வரும் சமூக சேவைகள் பல உண்டு. உணவு, உள்ளிருக்கை, கல்வி, மருத்துவம், வேலைவாய்ப்பு வசதிகள், முதியோர், அங்கவீனர்கள், குழந்தைகள் பராமரிப்பு, தாய் சேய் சத்துணவு அளிப்பு, நோய்வாய்ப் பட்டோருக்குச் சிகிச்சை, மகப்பேறு உதவிகள் போன்ற எண்ணிலடங்கா வகைகளில் சமூகப் பாதுகாப்புக்களை வழங்கி வருகிறது. சமுதாயக் காப்பீடுகள் இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் உருவான தற்கால (20ஆம் நூற்றாண்டு) ஏற்பாடுகளே ஆகும்.

சமூகநலச் சேவைகள்—தொடக்கம்:

முன்பெல்லாம் அரைகுறையான, பூரணமாக மனமுவந்து அளிக்கப்படாத சமூகத் திட்டங்கள் சிலவே செயல் முறையில் கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வந்தன. அவை தற்காலத் திட்டங்களுக்கு வித்திட்டது எனினும், அவை முக்கிய அமைப்புக்களாய் விளங்கின என்றும் கொள்ள இயலாது. இவற்றிற்கு எல்லாம் முன்னோடியாக திருச்சபைகள் (churches) விளங்கின. அவை கல்வி, மருத்துவமனைகள், மருந்தகங்கள், பொழுதுபோக்குக் கழகங்கள், சமூக நல நிலையங்கள் அரசு தொடங்கு முன்னரே ஏற்படுத்தியிருந்தன. குழந்தைகள், முதியவர்கள், நோயாளிகள் இவர்களுக்கெல்லாம் சேவை செய்து வந்தன. பின்னாட்களில் அரசு இவற்றுடன் கலந்து சமூக நலத் திட்டங்களில் அதிக வளர்ச்சிக்கு உதவிற்று. தனியார் அரசாங்க நிறுவனங்கள் ஒத்துழைப்புடன் இன்றைய சமுதாயத்தில் மக்கள் நல்வாழ்வு வாழ வழிகள் பல ஏற்பட்டுள்ளன.

16-ம் நூறாண்டின் இறுதியில் ஏழைகளை வாழச் செய்வது அரசின் கடமை என்ற உணர்வு ஏற்பட்டதன் விளைவாக "ஏழைகள் சட்டம்" (Poor Law Act) 1601-ல் தோன்றியது. அதன்படி அந்தந்தக் கிராமங்களில் வரி வசூல் செய்யப்பட்டு நோயாளிகள், ஏழைகள், வீடற்றோர் போன்றவர்களுக்கு உதவ வேண்டுமென்று ஏற்பட்டது. இச் சட்டப்படி வசூலித்தத் தொகை மிகக் குறைவாக இருந்ததுடன் போதுமானதாயுமில்லை. 18, 19-ம் நூற்றுண்டுகளில் தொழில் வளர்ச்சி காரணமாக விலைவாசிகள் கூடிய பின் சிறிதளவு உதவியும் செய்ய இயலாத அளவுக்குத் தொகை குறைந்ததால் ஏழைகள் மிகவும் அல்லலுற்றனர். தொழிலாளர்கள் வயதான காலத்திலும், நோய்வாய்ப்பட்ட காலத்திலும் மிகவும் கஷ்டப்பட்டனர். அவர்களுக்கு உதவும் வகையில் சமுதாயக் காப்பீடுக்கானத் திட்டங்களை ஜெர்மனியில் பிஸ்மார்க் தோற்றுவித்தார். சமுதாயக் காப்பீட்டுத் திட்டங்களில் அவரது தலைமையில் 19-ம் நூற்றுண்டில் ஜெர்மனி வளர்ச்சியும் முன்னேற்றமும் கண்டது. அத் திட்டங்களின் அவசியத்தை உணர்த்த பிரிட்டன் கொள்கை வேறுபாடுகளின் அடிப்படையில் அதைப் பின்பற்றத் தயங்கிற்று. 1914-ம் ஆண்டு தானுகவே ஜெர்மனியைக் காட்டிலும் சிறந்த விரிவான சமூக நலத்திட்டங்களை உருவாக்கியது. அது டென்மார்க், நியூசிலாந்து, நியூசௌத் வேல்ஸ், விக்டோரியா ஆகிய இடங்களில் ஏற்பட்டத் திட்டங்களின் நல்லம்சங்களைக் கொண்டதாய் அமைந்தது.

இங்கிலாந்தில் இத்துறையில் பல தனியார் அமைப்புக்கள் ஈடுபட்டிருந்தன. 18-ஆம் நூற்றுண்டில் தோழமைக் கழகங்கள் (Friendly Societies) தொழிலாளர்களுக்குப் பல உதவிகளை அளித்தன. 19-ம் நூற்றுண்டின் துவக்கத்தில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் தொழிலாளர்களுக்குப் பல பாதுகாப்பு நலன்களைப் பெற்றுத் தந்தன. தரும அமைப்பு நிறுவனம் (The Charity Organization Society) 1869-லிருந்தே செயல்பட்டது. அதைப் போன்ற செஞ்சிலுவைச் சங்கம், புனித யோவான் (St. John Ambulance) மருத்துவச் சங்கம், குருடர், செவிடர் உள நோயினருக்காக அரச தேசியக் கழகங்களும் (Royal National Institutes for the Blind, Deaf, Mental Health) அவை தவிர, பல மத நிறுவனங்களும் தொண்டு புரிந்தன.

விபத்துக்களுக்குச் சரியீடு :

இங்கிலாந்தில் சமுதாயக் காப்பீடு பற்றிய எண்ணங்கள் செயல் முறைக்கு 19-ம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் வந்தன. 1880-ம் ஆண்டு "வேலையளிப்போர் பொறுப்புச் சட்டம்"

(Employer's Liability Act) பல எதிர்ப்புக்களுக்கிடையில் இயற்றப் பட்டது. நிர்வாகிகள், கண்காணிப்பாளர்கள், பொறியாளர்களின் கவனக் குறைவால் ஏற்படும் விபத்துக்களுக்கு முதலாளிகள் தொழிலாளிகட்குச் சரியீடு (Accident Compensation) தரவேண்டும் என்று இச்சட்டம் கூறியது. இருபபினும் எல்லாவகை விபத்துக்களிலும் பாதுகாப்பு அமைக்கும்படியாக விரிவாக விதிகள் அமையவில்லை. பின்னர் வேலையளிப்போரின் கவனக் குறைவால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் எல்லாவற்றிற்கும் சரியீடு தரும்படி மீண்டும் ஏற்பாடாயிற்று, 1897-ல் "தொழிலாளர் சரியீட்டுச் சட்டம்" (Workers' Compensation Act) இதை வலியுறுத்தி, இயந்திரங்களுக்கு வேலியிடல் வேண்டும் என்றது. இது ஜோசப் சேம்பர்லின் (Joseph Chamberlaine) என்பவரது முயற்சியால் ஏற்பட்டது. இதிலும் சில குறைபாடுகள் இருந்தன. ஈட்டுக்கான கோரிக்கைகள் நீதி மன்றங்களுக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட வேண்டியதாயிற்று. 1900-ல் இச் சட்டம் விவசாயத் துறைக்கும் அமுல் செய்யப்பட்டது. 1906-ல் ஏற்பட்ட தொழிலாளர் சரியீட்டுச் சட்டம் பல குறைபாடுகளைக் களைந்தும், தொழில் சார்பு நோய்களுக்குத் தொழிலாளர்கள் ஆளானாலும் ஈட்டுத் தொகை தரவும் வழி செய்தது. இதனால் சுமார் 1,30,00,000 தொழிலாளர்கள் பயன் பெற்றனர். இச் சட்டம் எல்லா வகையான தொழிலாளர்கட்கும் பொருந்தும்படி ஏற்பட்டது. இச் சட்டம் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்வோர், இரயில்வேத் தொழிலாளர்கள், சுரங்கத் தொழிலாளர்கள், கட்டிட வேலை செய்வோரிலிருந்து வீட்டு வேலை செய்வோர், வேலைக்காரர்கள், எழுத்தர்கள், மாலுமிகள், மீன்பிடிப்போர், தபால் ஊழியர்கள், போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்கள் ஆகியவர்கள்வரை அமுல் செய்யப்பட்டது. இச் சட்டம் 13 மிலியன் தொழிலாளர்கட்குப் பயன்பட்டது. இச் சட்டம் 1923-ல் திருத்தப்பட்டது. இதன்படி ஊனம் ஏற்பட்டு வேலை செய்யத் தகுதியில்லாமல் ஆகிவிட்டால் வாரத்துக்குப், பாதி சம்பளத்திலிருந்து 30 ஷில்லிங் வரை பெற வழி ஏற்பட்டது. ஊனம் ஏற்பட்டு ஆனால் வேலை செய்யத் தகுதியாயிருப்பின் தற்போது சம்பாதிக்கும் தொகைக்கும் முந்திய கூலிக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தில் பாதியைப் பெறலாம். தொழிலாளி இறந்துவிட்டால் அவரது விதவை மனைவிக்கு 20 பவுனிலிருந்து 300 பவுன் வரையிலும், குழந்தைகட்கு உதவித் தொகையும் தரப்படவேண்டும். ஆனால் இவை சட்டத்திலிருப்பினும் ஈட்டுத் தொகைகள் கொடுக்கப்படுவதை உத்தரவாதம் செய்யவில்லை.

ஓய்வுக்கால ஊதியம் :

1900-ல் இரவலர் சட்ட (Poor Law) மாற்றமும் அவர்களின்

நல்வாழ்வுக்கான அரசின் பங்கும் பொறுப்பும் அதிகம் உணரப்பட்டு வலியுறுத்தப்பட்டது. மத்திய அரசு வயதான ஏழைகட்குச் சிறு தொகையை வழங்கிவந்தது. சமூகச் சீர்திருத்தவாதிகள் 1880-லிருந்தே வயதானவர்கட்கு ஓய்வு உதவித்தொகை தரப்படவேண்டும் என வாதிட்டு வந்தனர். 1900-லிருந்து 1903 வரை பாராளுமன்றத் தனிக் குழுக்கள் இது சம்பந்தமாக ஒரு திட்டத்தைத் தயாரித்து வந்தன. கடும் விவாதங்களுக்கும் தாமதத்துக்கும் பிறகு 1908-ல் "முதியோர் ஓய்வு ஊதியச் சட்டம்" (Old age Pension Act) நிறைவேறிற்று. இது பங்குத் தொகை தராமலே உதவித் தொகை பெறும் திட்டமாகும். ஆஸ்குவித் (Asquith) என்பவரது கூற்றுப்படி வறுமையில் வாழும் ஏழைகளிடம் சிறு பங்குத் தொகை வசூலிப்பதுகூட அவர்களுக்கு ஏற்படுத்தும் பெரும் பாரமாகக் கருதப்பட்டதால் இத் திட்டம் அரசின் நிதியிலிருந்தே நடைபெற்றது. ஆனல் ஜெர்மனியிலோ இச் செலவை முதலாளி, தொழிலாளி, அரசு ஆகியோர் பங்குத் தொகையிலிருந்து ஏற்றுக்கொண்டனர். இங்கிலாந்தில் எழுபது வயதுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்கு வாரத்திற்கு 5 ஷில்லிங்கிலிருந்து ஆண்டு ஒன்றிற்கு 31 பவுன், 10 ஷில்லிங்குக்கு மிகாமல் தரப்பட்டது. இரவலர் உதவித் தொகையும் ஓய்வு ஊதியமும் ஒருவரே பெறமுடியாது. மேலும் உதவி பெறுவோர் ஆண்டுக்கு 21 பவுனுக்கு மிகாமல் வருமானம் உடையவராயிருத்தல் வேண்டும். 1911-ல் மட்டும் இதற்காக 9,700,000 பவுன்கள் 901,605 பேருக்கு வழங்கப்பட்டது. முதல் உலகப் போருக்குப் பின்னர் ஆண்டு வருமானம் 50 பவுனுக்குக் குறைவாக இருப்பின் வாரத்திற்கு ஓய்வுத்தொகை 10 ஷில்லிங்காக உயர்த்தப்பட்டது. 50 வயதுக்கு மேற்பட்ட அந்தகர்களுக்கும் இது வழங்கப்பட்டது.

1925-ல் பங்களிப்பு "முதியோர் விதவைகள் ஓய்வுக்கால ஊதியச் சட்டம்" ஏற்பட்டது. (Contributory Old age & Widows' pension Act) இதன்படி சுகாதாரக் காப்பீட்டுத் திட்டத்தில் சேர்ந்தவர்கள் அனைவருக்கும் இது உதவி செய்தது. அவர்களுக்கு வாரத்திற்கு 5½ பெ. ஆடவர்க்கும் (முதலாளி பங்கு 5½ பெ.) 3 பெ. பெண்டிர்க்கும் (முதலாளி பங்கு 2½ பெ.) வழங்கப்பட்டது. பங்குத் தொகை கட்டிவந்த தொழிலாளர்களுக்கு எவ்வளவு வருமானம் இருந்தாலும் 65 வயதிற்கு மேல் வாரத்திற்கு 10 ஷில்லிங்கு உதவித் தொகை வழங்க ஏற்பாடு செய்தது. காப்பீடு செய்த தொழிலாளி இறந்துபட்டால் அவரது மனைவிக்கும் 14 வயதுக்குட்பட்ட குழந்தைகளுக்கும் உதவித் தொகை வழங்க அனுமதித்தது. 1929-ம் ஆண்டுச் சட்டம் 1926 ஜனவரி 4ந்

தேதிக்கு முன் இறந்துபட்ட, காப்பீடு செய்யத் தகுதியுடைய தொழிலாளர்களின் விதவைகளுக்கு 55 வயதுக்கு மேல் ஓய்வு ஊதியம் வழங்க வழி செய்தது 1937-ல் காப்பீடு நன்மைகள் குறைந்த வருமானம் உள்ளவர்களுக்கும், விதவைகள், அனாதைகள் ஆகியோருக்கும் விஸ்தரிக்கப்பட்டன. அதே சட்டம் ஓய்வு ஊதியம் பெறும் திட்டங்களில் காப்பீடு செய்துகொள்ளத் திருமணமான பெண்டிர்க்கும் வாய்ப்பளித்தது. இத்திட்டத்தில் காப்பீடு செய்து கொண்டவர்கள் 1938-ல் 21 மிலியன் ஆகும். இத்திட்டத்தின்படி 1938-ல் வருமானம் 52 மிலியன் பவுன்; செலவு 49 மிலியன் பவுன் சேர்ந்த நிதி 25 மிலியன் பவுன். இருப்பினும் பற்றுக்குறை நிதியை அடிக்கடி அரசு சரி செய்ய வேண்டியதாயிற்று.

1940-ல் "முதியோர் விதவைகள் ஓய்வு ஊதியச் சட்டம் (Old age & Widows' Pension Act)" காப்பீடு செய்துகொண்ட பெண்டிர், காப்பீடு செய்து கொண்ட தொழிலாளர்களின் மனைவிகளின் ஓய்வு பெறும் வயதை 65-லிருந்து 60 ஆகக் குறைத்தது. 1943-ல் சிறு குழந்தைகளையுடைய 60 வயதான பெண்டிர்க்கும் உப ஓய்வூதியம் பெற வழிசெய்தது. அது தேவைகளின் அடிப்படையில் தரப்பட்டது. எனினும் கணவன் மனைவி மட்டும் உள்ள குடும்பத்துக்கு வேறு வருமானமற்றவராயிருப்பின் வாரத்துக்கு, தலைக்கு 10 ஷில்லிங்கிலிருந்து 35 ஷில்லிங்கு வரை (வாடகை உள்ளிட்டு) தரப்பட்டது.

சுகாதாரக் காப்பீடு :

தொழிலாளர்கட்கு ஏற்படும் பல இன்னல்களில் ஒன்று உடல் நலக்குறைவாகும். அக் காலங்களில் பாதுகாப்புத் தரும் பொருட்டு அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கைகளில் சுகாதாரக் காப்பீடும் ஒன்றாகும். இது முதலில் 1911-ல் ஏற்பட்டது. பாராளுமன்றத்தில் நீண்ட விவாதங்களுக்குப் பின் "தேசிய சுகாதாரக் காப்பீட்டுச் சட்டம்" (National Health Insurance Act) 1911-ல் நிறைவேறிற்று. அது வேலையின்மை காப்பீட்டையும், கட்டாய சுகாதாரக் காப்பீட்டையும் பற்றிய சட்டமாகும். இது இங்கிலாந்து நாட்டுச் சட்ட வரலாற்றில் மிக முக்கிய அம்சமாகும். இது தோழமைக்கழகங்கள், தொழிலாளர் சங்கங்கள், காப்பீட்டு நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் எதிர்ப்புக்கிடையில் உருப்பெற்றது. இச் சட்டத்தின்படி 13,000,000 மக்கள் கட்டாயமாகக் காப்பீடு செய்யப்பட்டனர். அவர்களுக்கு மருத்துவ வசதி, நோய்வாய்ப்பட்டபோதும், இயலாமையின்போதும், (Invali ity) மகப்பேறுக் காலத்திலும், வேண்டும் உதவிகளும் நன்மைகளும்,

அமைக்கப்பட ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. இச்சட்டம் 16 வயதிலிருந்து 70 வரை உடல் உழைப்புள்ள தொழிலாளர்கட்கும், ஆண்டுக்கு 160 பவுன்களுக்குக் குறைவான வருமானம் உள்ள உடல் உழைப்பற்ற ஊழியர்கட்கும் சுகவீனக்காப்பீடு (Sick Insurance) கட்டாயப்படுத்தப்பட்டது. அதற்கான செலவுகள் முதலாளி, தொழிலாளி அரசு பங்குகளால் (Contribution) ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. அட்டைகளில் தபால் தலைகள் வாங்கி ஒட்டுவதன் மூலம் முதலாளிகளும், தொழிலாளிகளும் தங்கள் பங்கைச் செலுத்தினர். அரசு மான்யங்கள் மூலம் செலவை ஈடு செய்தது. வாரத்துக்கு ஆண், பெண் தொழிலாளர்களின் பங்குத்தொகை (Contribution) $5\frac{1}{2}$ பெ. ஆகும். முதலாளி ஆடவர்க்கு $5\frac{1}{2}$ பெ. பெண்டிர்க்கு 5 பெ.யும் அளித்தார். அரசு $\frac{2}{9}$ பங்கு ஆடவர்க்கும் $\frac{1}{4}$ பங்கு பெண்டிர்க்கும் அளித்தது. ஜெர்மனியில் இத்திட்டத்துக்கு அரசு பங்கு அளிப்பது கிடையாது. இங்கிலாந்தில் ஜெர்மனியைக் காட்டிலும் அதிகப் பலன்கள் அளிக்கப்பட்டன. பங்குத்தொகை அளிப்பதற்குப் பலன்களாவன:

(1) இலவச மருத்துவ வசதி:- இலவச மருந்து அவசியமானால் மருத்துவ மனையில் தங்கி இலவசச் சிகிச்சை பெற்றுக் கொள்ளலாம்.

(2) நோய்க்கால உதவித்தொகை:- ஆடவர்க்கு வாரத்திற்கு 18 ஷில்லிங்கும், பெண்டிர்க்கு 15 ஷில்லிங்கும், 26 வாரங்களுக்குப் பெறலாம்.

(3) அதன் பின் இயலாமை உதவித்தொகை:- (Disablement payment) வாரத்திற்கு 10 ஷில்லிங்கு 6 பென்சும் தரப்படும்.

(4) காப்பீடு செய்து கொண்ட தொழிலாளியின் மனைவிக்கு ஒரு மகப்பேறு காலத்துக்கு 30 ஷில்லிங் உதவித் தொகையாக அளிக்கப்பட்டது.

இவ்வித உதவித் தொகைகள் தோழமைக் கழகங்கள், தொழிலாளர் சங்கங்கள், தனிக் காப்பீட்டுக் கழகங்கள் மூலமும் வழங்கப்பட்டன. அவை அனைத்தும் சுகாதார அமைச்சகத்தால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டவையாயிருத்தல் வேண்டும். ஐந்து ஆண்டுகட்கு ஒரு முறை இந்நிறுவனங்களின் வரவு செலவு, உபரி நிதி நிலைமை தணிக்கை செய்யப்பட்டு வந்தது. அவற்றின் நிதி நிலையில் வித்தியாசங்கள் இருந்து வந்தது, தேசியத் திட்டங்களின் செயல்முறைக்கு இடையூறாக இருந்தது. 1926-ல் ஏற்பட்ட அரசு ஆணைக்குழு உபரி நிதியின் ஒன்றிப்புக்குப்

பரிந்துரை செய்தும் அது நடைமுறைக்கு வரவில்லை. சில நிறுவனங்களே உபரி நிதி உடையனவாயிருந்தன. மேலும் பெரும்பாலாகத் திருமணம் ஆன பெண் அங்கத்தினர்களின் சுகவீன உதவித் தொகையும், வேலையின்மையால் பங்குத் தொகை அதிகமாக பாக்கி விழுந்ததும் இத்திட்டத்திற்குச் சில முட்டுக்கட்டைகளை ஏற்படுத்தின. ஆகவே பெண்டிர்க்கான உதவித் தொகை 10 ஷில்லிங்காகக் குறைக்கப்பட்டும் வேலையின்மை காரணமாகப் பாக்கி விழுந்த பங்குத் தொகைகள் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டும் சரிக்கட்டப்பட வேண்டியதாயிற்று. 1938-ல் காப்பீடு செய்துகொண்டவர்கள் 21,588,000 பேர். வருமானம் 45,059,000 பவுன். செலவு 40,800,000 பவுன். சேர்ந்த நிதி 143,619,000 பவுன் ஆகும்.

முதல் உலகப் போருக்குப் பின் உடலுழைப்பு அல்லாத தொழிலாளர்க்கு ஆண்டு வருமானம் 250 பவுன் ஆக்கப்பட்டது. 1926-ல் முதலாளி, தொழிலாளி பங்குத் தொகை சற்று உயர்த்தப்பட்டது. வாரத்திற்குத் தரப்படும் உதவித் தொகை 1920-ல் 15 ஷில்லிங்காக ஆடவர்க்கும், 1 பவுன் 2 ஷில்லிங்காகப் பெண்டிர்க்கும், இயலாமை உதவித் தொகை வாரத்துக்கு 7 ஷில்லிங், 6 பென்சாகவும் ஆயிற்று. காப்பீடு செய்து கொண்ட பெண்டிர்க்கு மகப்பேறு உதவித் தொகை 4 பவுனாகவும், பிறருக்கு 2 பவுனாகவும் உயர்ந்தது. 1913-ல் சுமார் 13 மில்லியன் தொழிலாளர்கள் இதனால் பயன் அடைந்தனர். இத்திட்டம் பெரும் வெற்றியை அடைந்தது. 1912-ல் அரசு 7 மில்லியன் பவுன்களை இதற்காகச் செலவிட்டது.

வேலையின்மைக் காப்பீடு :

"வேலையின்மைக் காப்பீட்டுத் திட்டம் (Unemployment Insurance) இங்கிலாந்தில் முதலில் 1911-ல் துவக்கம் பெற்றது. அது முதலில் வீடு கட்டுதல், கப்பல் கட்டுதல், பொறியியல் துறை ஆகியவற்றிற்கு மட்டுமே ஆரம்பிக்கப்பட்டது. முதல் உலகப் போரின் போது 1914-ல் தளவாட, உற்பத்தி, மற்றும் பிற தொழில் துறைகளுக்கும் விஸ்தரிக்கப்பட்டது. 1920-ல் வீட்டு வேலைக்காரர்கள் சிலர், இரயில்வே ஊழியர்கள் இவர்களைத் தவிர்த்து சுகாதாரக் காப்பீட்டுத் திட்டத்தில் உள்ள அனைவருக்கும் இது பொருந்துமாறு அமைக்கப்பட்டது. தொழிலாளி, முதலாளி, அரசு ஆகியவை இதில் பங்கு அளித்தனர். குறிப்பிட்ட சில பல பங்குகள் செலுத்திய பின்னரே ஆண்டுக்குச் சில வாரங்கள் வேலையின்மைக் காலச் சம்பளத்தைத் தொழிலாளர்கள் பெற்றனர். தொழிலாளியும் முதலாளியும் 2½ பென்சு வீதமும் அரசு கால் பங்கும் செலுத்தினர். 5 பங்குத் தொகைகள் கட்டிய தொழிலாளிக்கு ஒரு வாரத்திற்கு

மட்டும் உதவி தரப்பட்டது. காப்பீட்டு ஆண்டு ஒவ்வொன்றுக்கும் 15 வாரங்கள் வீதம் மட்டுமே உதவி அளிக்கப்பட்டது. தொழிலாளி வேலை நிறுத்தம், கதவடைப்புகளில் பங்கு கொண்டாலும், தானாகவே வேலையை விட்டுவிட்டாலும், ஒழுக்கக் குறைவு காரணமாக விலக்கப்பட்டாலும் இச்சலுகைகள் கிடையாது. 60-வது வயதில் 500 வாரங்கள் பங்கு கட்டிய தொழிலாளிக்குச் செலுத்திய பங்குத் தொகையுடன் 2½ சதவீதம் கூட்டு வட்டியுடன் கூடிய தொகையில் முன்பு உதவியாகப் பெற்றிருந்த தொகையைக் கழித்து மீதி தரப்பட்டது.

முதல் உலகப் போரின்போது வேலையின்மை மிகக் குறைவு. இத்திட்டத்தின் நிதி 21 மிலியன் பவுனாக இருந்தது. இதனால் ஊக்கம் பெற்ற அரசு 1920-ல் எல்லாவகைத் தொழிலாளர்கட்கும் உதவும் வகையில் வேலையின்மைக் காப்பீட்டுச் சட்டம் ஒன்றை ஏற்படுத்தியது. விவசாயிகள், வேலையாட்கள் மட்டும் தவிர்க்கப்பட்டனர். வாரத்துக்கு ஆடவர்க்கு 3 பென்சும், பெண்டிர்க்கு 2½ பென்சும், முதலாளி அதற்குச் சமமாகவும், மொத்தத்தில் ¼ பங்கு அரசும் பங்காக நிர்ணயம் செய்தது. உதவித் தொகை ஆடவர்க்கு வாரத்துக்கு 15 ஷில்லிங்கும், பெண்டிர்க்கு 12 ஷில்லிங்குமாக உயர்த்தப்பட்டது. 12 பங்குகளுக்குக் குறையாமல் செலுத்திய தொழிலாளி 15 வாரங்கள் உதவி பெறத் தகுதியுடையவன்.

1921-லிருந்து வேலையற்றோர் எண்ணிக்கை ஏறுமுகமாயிற்று. இது அரசு எதிர்பார்த்ததைக் காட்டிலும் உயர்ந்து விட்டது. பல ஆண்டுகட்கு ஒரு மிலியனுக்கு குறையவில்லை. சில சமயங்களில் இரு மிலியனுககும் உயர்ந்தது. நிலைமையைச் சமாளிப்பது கடினமாயிற்று. தற்காலிகமாக அல்லது சில பருவங்களில் மட்டும் வேலையற்றிருப்போருக்கு உதவுவதற்காக ஏற்பட்ட இத்திட்டம் நிரந்தரமாக நீண்ட கால வேலையின்மைப் பிரச்சனைகளைத் தீர்க்க வேண்டிய இக்கட்டான நிலை ஏற்பட்டதால் நிலையிழந்தது. இதனால் 1922-ல் நிதிப்பற்றுக்குறை 15 மிலியன் பவுனாகவும், 1929-ல் 25 மிலியன் பவுனாகவும் உயர்ந்தது. 1926-ல் பங்குத் தொகையும் உதவித் தொகையும் உயர்த்தப்பட்டன. அவ்வாண்டில் மேலும் தொழிலாளரைச் சார்ந்திருப்போருக்கான உதவித்தொகையும் தரப்பட்டது. இக்கட்டான இந்நிலையை மாற்றியமைக்க 1926-ல் தொழிலாளர் அமைச்சர் ப்ளேன்ஸ் பர்க் குழுவை (Blanes Burgh Committee) நியமித்து அபிவிருத்திக்கான வழிகளை ஆராய்ந்து சொல்லப் பணித்தார். 1927-ல் அதன் அறிக்கையின் அடிப்படையில் ஒரு சட்டம் உருவாயிற்று. அதன்படி 18 வயது முதல் 21 வயது வரை உள்ளவர்களும் பங்கு செலுத்த அனுமதிக்கப்

பட்டனர். தவணைக்காலம் முடிந்த பின்னும் உதவி செய்யும் முறை (Extended Benefit System) நிறுத்தப்பட்டது. ஒரு ஆண்டில் குறைந்தது 30 பங்குகளாவது கட்டியிருப்பவர்களுக்கு உதவித் தொகை வழங்கப்படும். குறிப்பிட்ட சில காலம் உதவித் தொகை பெற்ற பின் அளிக்கப்படும் எந்தத் தொழிலையும் தொழிலாளி ஒப்புக் கொள்ள வேண்டும். உதவித் தொகை அளிப்பதற்குக் காலக்கெடு கிடையாது என்ருயிற்று. 1929-ல் அரசின் அளிப்பு $\frac{1}{3}$ பங்காக உயர்த்தப்பட்டது. காப்பீடு செய்யும் வயது மேலும் 15 ஆகக் குறைக்கப்பட்டது. ஆயினும் நிதிநிலை அபிவிருத்தியாகவில்லை. 1931-ல் பற்ருக்குறை 75 மில்லியஞ கவும் 1932-ல் 115 மில்லியஞகவும் உயர்ந்தது. அரசு ஆணைக் குழுவின் பரிந்துரையின் பேரில் 1931-ல் வேலையின்மைக் காப்பீட்டுச் சட்டம் ஒன்று ஏற்பட்டது. அதன்படி பங்குத் தொகை கூட்டப்பட்டு, உதவித் தொகை குறைக்கப்பட்டது. 1934-ல் மேலும் இது திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. அதன்படி வேலையற்ருேர் மூன்று வகையாகப் பிரிக்கப்பட்டனர்.

(1) காப்பீட்டுப் பயன் பெறுவோர்;

(2) வேலையின்மை உதவி பெறுவோர்;

(3) பொது உதவி பெறுவோர். பயன் பெறும் காலம் தீர்ந்து போனவர்கட்கு இரண்டாவது வகையின் அடிப்படையில் உதவி தரப்பட்டது. மூன்ருவது பிரிவினர்க்கு இரவலர் சட்டப்படி உதவி அளிக்கப்பட்டது.

1931-ல் குறைக்கப்பட்ட உதவித் தொகை மீண்டும் உயர்த்தப்பட்டது. மேலும் வேலையின்மை உதவி வாரியம் (Unemployment Assistance Board) உருவாயிற்று. வேலை செய்யும தகுதியுடைய, ஆனல் இத்திட்டங்களில் பயன் பெருதவர் கட்கு உதவ இது அமைக்கப்பட்டது. அதற்காகும் செலவை அரசும் தலத்தாபனங்களும் (Local Authorities) ஏற்றுக் கொண்டன. 1935-லிருந்து இத்திட்டம் நடைமுறைக்கு வந்தது. அதன்படி திருமணமானவர்க்கு வாரத்திற்கு 24 ஷில்லிங்கும் சார்ந்திருப்பவர்க்கு வயதின் அடிப்படையில் 3 ஷில்லிங்கிலிருந்து 10 ஷில்லிங்கு வரையும் வாரியம் உதவி வழங்கிற்று. 1934 ல் ஏற்பட்ட குறிப்பிட்ட "பிராந்திய சட்டப்படி (Special Areas Act) சில பகுதி களில் உதவி செய்ய ஏற்பாடு செய்தது. அதற்கு 2 மிலியன் பவுன் அரசு வழங்கியது. இப் பகுதிகளில் துயர் துடைக்கும் குழுக்களும் ஏற்பட்டன. 1937-ல் இப் பகுதிகளில் புதுத் தொழில்கள் தொடங்க அனுமதி வழங்கும் அதிகாரம் இக் குழுவிற்குத்

தரப்பட்டது. இத்திட்டத்தின் கீழ் தொடர்ந்து இருக்கும் சுமார் 16 மிலியன் தொழிலாளர்களுள் ஆடவர்க்கு வாரத்திற்கு 20 ஷில்லிங்கும், பெண்டிர்க்கு 18 ஷில்லிங்கும், சார்ந்திருக்கும் வயது வந்தோர்க்கு 10 ஷில்லிங்கும், குழந்தைகளுக்கு 4 ஷில்லிங் வீதமும் தரப்படுகிறது. ஆடவர் பங்குத் தொகை 10 பென்சும், பெண்டிர் பங்குத் தொகை 9 பென்சும், முதலாளி இரு பங்குகளும் செலுத்துகின்றனர்.

சமுதாயக் காப்பீட்டுத் திட்டம் இங்கிலாந்தில் பல குறைகளைக் கொண்டதாயிருந்தது. பல வகைப்பட்ட அமைப்புகளால் வழங்கப் பட்டதால் ஒருங்கிணைப்பு இன்றித் தனித்தனியாகச் செயல்பட்டது. தரப்பட்ட சலுகைகள் உதவித் தொகைகள் ஏற்றத் தாழ்வு உடையவைகளாயிருந்தன. சீராக இருக்கவில்லை. எல்லாத் தொழிலாளர்களும் காப்பீட்டுத் திட்டத்தால் பலன் பெறவில்லை. சிலருக்குக் குறைவாகக் கிடைத்தது. பங்களிப்பவர் பலருக்கு முழுமையாகவும், உரிய காலத்திலும் கிடைக்கவில்லை. தொழிலாளர் சமூகத்தில் உள்ள சமூகச் சிக்கல்கள் பலவற்றிற்குத் தீர்வு காண முடியாதிருந்தது. மேலும் சமூகத் துயர்களுக்கு அடிப்படையான பெருங் குடும்பங்களின் பொருளாதாரப் பற்றுக்குறையை நீக்க வசதிகள் செய்யப்படவில்லை. எவ்விதப் பலனும் பெறுதவர்கள் இரவலர் சட்டத்தின் கீழ் உதவி பெற வேண்டியவர்களாயினர். அவ்வுதவி செய்வது தல அரசாங்க அதிகாரத்துக்கு 1929-ல் மாற்றியமைக்கப் பட்டது.

பெவரிட்ஜின் திட்டம்:

அபிவிருத்திகள் இத்திசையில் பல ஏற்படினும், சீராக இல்லாமலும், தனித்தனியாக அல்லது இடையிடையேயும் ஏற்பட்டிருந்தது. 1914-ல் அரசு போர்க்காலத்துக்குப் பின் புனரமைப்பு வேலைகளின் பெரும் முயற்சிகளை மேற்கொள்ளலாயிற்று. புதிய முறையில் பிரிட்டனை அமைக்க எண்ணிற்று. ஆகவே இத்துறையில் உள்ள சூழ்நிலைகளை ஆராய்ந்து ஆக்கப்பணிகளை மேற்கொள்ள ஆலோசனைகளையும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் வழிகளையும் பரிந்துரை செய்யுமாறு பெவரிட்ஜ் பிரபுவைக் (Lord Beveridge) கேட்டுக் கொண்டது. தனிநபர்க் குழுவான அதில் அரசு ஊழியர்கள் செய்திகளைச் சேகரித்துக் கொடுத்து அவ்வேலைகளுக்குப் பெரிதும் உதவினர். அப்போதிருந்த சகல திட்டங்களையும் ஆராய்ச்சி செய்து அபிவிருத்திக்கான வழிமுறைகளைப் பெவரிட்ஜ் வகுத்தார். பெவரிட்ஜ் அறிக்கை 1942-ல் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. அது தொட்டில் முதல் இடுகாடு வரை பாதுகாப்புத் தரும் காப்பீட்டுத் திட்டம். அப்போதிருந்த சமுதாயக் காப்பீட்டுத் திட்டத்தை

ஒழுங்குபடுத்தி, எல்லாவற்றையும் ஒருங்கிணைப்பு செய்யப் பரிந்துரை செய்தது. நாட்டிலுள்ள ஆடவர், பெண்டிர், குழந்தைகள் அனைவரையும் விரிவான ஒரே திட்டத்துக்குட்படுத்தியது. சமுதாயத்திலுள்ளவர்கட்கு வேலையின்மை, வியாதி, முதுமை ஏற்படும் போதும், விதவைகளாக யிருப்பவர்களுக்கும், அவரைச் சார்ந்திருக்கும் குழந்தைகட்கும் உதவுவது, திருமணம், மகப்பேறு, இறப்புக்காலங்களில் உதவி செய்வது போன்ற ஏற்பாடுகள் செய்வதை வலியுறுத்திற்று. அது மூன்று வகையான அடிப்படையில் உருவாயிற்று.

(1) பெரிய குடும்பத்தில் ஏற்பட்டுள்ள வறுமையை உதவித் தொகை தந்து ஒழிப்பது;

2) அரசு நடவடிக்கைகளின் மூலம் பெரும்பான்மை வேலையின்மையை நாட்டில் ஒழிப்பது.

3) விரிவான சுகாதாரப் புனர்வாழ்வுத் திட்டங்களின் சேவை மக்களுக்குக் கிடைக்கச் செய்வது; இவற்றின் அவசியத்தையும் இவற்றைப் பூர்த்தி செய்யும் முறைகளையும் பெவரிட்ஜ் தெளிவு படுத்தினர். அத்திட்டம் மக்களை ஆறு வகைகளாகப் பிரித்து ஒவ்வொரு வகையினருக்கும் தனித்தனியாக உதவுவது எங்ஙனம் என்று விளக்கம் தந்தது. முதலில் 15, 16 வயது வரை உள்ள குழந்தைகட்கு உதவித் தொகை வழங்குதல், விரிவான வேலை வாய்ப்புத் திட்டங்களின் மூலமும் நோய்த் தடுப்புச் சிகிச்சைகளின் மூலமும் மீண்டும் வேலை செய்யத் தகுதியுடையவராக்குதல், வேலையின்மையை ஒழித்தல் ஆகிய அம்சங்களையும் பெவரிட்ஜ் அறிக்கை வலியுறுத்தியது. மேலும் காப்பீட்டுச் சட்டத்தின் கீழ் பலன் பெற இயலாத மக்களுக்குத் தேசிய உதவித் திட்டம் மூன்றையும் சேர்த்திருந்தார். மேலும் இவற்றைக் கவனிக்கத் தனி அமைச்சு உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்றும், அவ்வமைச்சின் கீழ் இத்திட்டங்கள் செயல்பட வேண்டும் என்றும் பரிந்துரை செய்தார். இத் திட்டங்களுக்கான செலவில் அரசு, தொழிலாளி, முதலாளி ஆகியோர் பங்கு ஏற்றுக் கொள்ளவும், குழந்தைகட்கான நலத்திட்டம், தேசிய உதவித் திட்டங்களுக்கான செலவை அரசே ஏற்க வேண்டும் என்றும், மருத்துவ வசதிக்கான செலவையும் அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டார். போருக்குப்பின் பெவரிட்ஜ் பிரபுவின் அறிக்கையில் பெரும் பகுதியை அரசு ஒத்துக்கொண்டது. 1946 முதல் 1948 வரையில் அவ்வறிக்கையின் அடிப்படையில் பல சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. 1. "குடும்ப உதவித் தொகைச் சட்டம்" 1946லும்

2. "தேசிய நல சேவைச் சட்டம்" 1946லும், 3. "தேசிய உதவிச் சட்டம்" 1948லும், 4. "தொழில் ஊறுபாடுகள் சட்டம்" 1946லும், 5. "குழந்தைகள் சட்டம்" 1948லும் ஏற்பட்டன. இவை நாட்டிலுள்ள மக்களின் வாழ்வில் ஏற்படும் எல்லா இடையூறுகளின் போதும் உதவ வழிவகுத்தன. 1944ல் தேசீயக் காப்பீட்டு அமைச்சரும் நியமிககப்பட்டு ஒரே அமைப்பின் கீழ் விரிவாகத் திறமையாக இத்திட்டங்கள் செயல்பட்டன.

சமுதாயக் காப்பீட்டுத் திட்டங்கள் :

அரசால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட எல்லாத் திட்டங்களும் கீழ்க் கண்ட தலைப்புக்களில் அடங்கும்.

1. குடும்ப உதவித் தொகைத் திட்டம்
(Family allowance scheme)

2. தேசீயக் காப்பீட்டுத் திட்டம்
(National Insurance scheme)

3. தொழில் ஊறுபாடுகள் திட்டம்
(National Insurance scheme) (Industrial Injuries)

4. போர் ஓய்வூதியத் திட்டம்
(War Pension scheme)

5. தேசிய உதவித் திட்டம்
(National Assistance scheme)

6. நலம் காக்கும் திட்டங்கள்
(Welfare Services Scheme)

7. தேசிய ஆரோக்கிய சேவைகள்
(National Health Service)

1966 ஆகஸ்டில் சமுதாயக் காப்பீட்டு, ஓய்வூதிய அமைச்சுக்குப் பதிலாக சமுதாயப் பாதுகாப்பு அமைச்சு (Minister of Social Security) உருவாயிற்று. அதன் கீழ் பல சங்கங்கள் ஏற்பட்டன.

"குடும்ப உதவித் தொகைச் சட்டம்" ஜூன் 1945ல் ஏற்பட்டது. இதன்படி குடும்பத்தில் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட குழந்தைகள் இருக்குமானல் ஒவ்வொன்றுக்கும் வாரத்திற்கு 2 ஷில்லிங்

உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டது. 1952 செப்டம்பரில் இது 8 ஷில்லிங்காக உயர்ந்தது.

நல உணவு சேவைத் திட்டப்படி (Welfare Food Services) குழந்தைகள் பராமரிப்புச் சேவையும் பலருக்குக் கிடைத்துவந்தது. இது 1965-ல் ஏற்பட்ட குடும்ப நலத் திட்டத்தின் கீழ் இப்போது வழங்கப்படுகிறது. 1945 முதல் 1948 வரை உள்ள சகல சட்டங்களின் அம்சங்களும் இதில் அடங்கியுள்ளன. பள்ளி உணவுத் திட்டமும் சிறுவர்களுக்கு நல்லுணவு அளிக்கிறது. 15 வயது வரையுள்ள குழந்தைகளுக்கே உதவித் தொகை வழங்கப்படும். தொடர்ந்து படிக்கும் குழந்தைகளுக்கு 16 வயது வரை தரப்படும். தற்போது இரண்டாவது குழந்தைக்கு வாரத்திற்கு 18 ஷில்லிங்கும் மற்ற குழந்தைகட்கு 20 ஷில்லிங்கும் வழங்கப் படுகிறது. இது அரசு நிதியிலிருந்து குடும்பத்துக்கே அன்றி குறிப்பிட்ட குழந்தைகளுக்குத் தரப்படுவதல்ல. இது தாய்மார்க்கே தரப்படுவதானாலும் பெற்றோர்களில் யாரானாலும் பெறலாம். இதன்படி 6.6 மிலியன் உதவித் தொகை இரண்டு அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட குழந்தைகளைக் கொண்ட 4 மிலியன் குடும்பங் களுக்கு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

தேசியக் காப்பீட்டுச் சட்டம் 1946—ல் நிறைவேறிற்று. இது ஜூலை, 5, 1948-ல் அமுலாயிற்று. பின்னர் அதில் 1949, 1951, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957 ஆகிய ஆண்டுகளில் பல திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன. 1965-ல் ஏற்பட்ட சட்டம் 1946 முதல் 1964 வரையான எல்லாச் சட்டங்களின் தொகுப்பாக அமைக்கப்பட்டது. இது நாட்டில் 16 வயது முதல் 65 வரை உள்ள எல்லோருக்கும் பொருந்தும். ஆதலால் "தேசியச் சட்டம்" எனப்படுகிறது. குறிப்பிட்ட இன்னல்கள் ஏற்படுங்கால் உதவு வதற்கான கட்டாயப் பங்குத் தொகை பெறப்படுவதால் இது காப்பீட்டுச் சட்டம் எனப்படுகிறது. இதன்படி காப்பீடு செய்து கொண்டவர்களை மூன்று பிரிவுகளாகப் பிரிக்கலாம்.

1. பிறரிடம் வேலை பார்ப்போர் (Employed) (பிறரிடம் சம்பளத்துக்காக வேலை செய்வோர்) சுமார் 23 மில்லியன்.

2. சொந்த நிறுவனத்தில் வேலை செய்வோர் (Self Employed) (தங்கள் நிறுவனங்களிலேயே வேலை செய்வோர்) சுமார் $1\frac{1}{2}$ மில்லி யன்.

3. வேலையற்றோர் (Unemployed) (முதல் அல்லது இரண்டா வது பிரிவைச் சேராதோர்) சுமார் $\frac{1}{4}$ மில்லியன்.

இவர்கள் யாவருமே மகப்பேறு உதவித் தொகை, விதவைகளுக்கும், விதவைத் தாய்களுக்கும் உதவித் தொகை, காப்பாளர் (Guardian) உதவித் தொகை, ஓய்வு கால உதவித் தொகை, மரணத்திற்கான மான்யம் ஆகியவற்றிற்காகப் பங்குத் தொகை அளிக்கிறார்கள். இது தவிர வேலை செய்வோர் நோய்க்கால உதவித் தொகை, வேலையின்மைக்கான உதவித் தொகை போன்றவற்றிற்கும் தகுதியானவர்களாவர். இதற்கானப் பங்குத் தொகை காப்பீடு செய்து கொண்டவர் எந்தப் பிரிவைச் சேர்ந்தவர் என்பதைப் பொறுத்ததாகும். முதலாளியின் பங்கும், தொழிலாளியின் பங்கும் தொழிலாளிக்கும் கிடைக்கும். அரசு, சொந்த நிறுவனங்களில் வேலை செய்வோர், வேலையற்றோர் பங்குத் தொகையில் $\frac{1}{3}$ பங்குகளுக்குச் சமமாகவும், பிறரிடம் வேலை செய்வோருக்கு $\frac{1}{2}$ பங்குக்குச் சமமாயும் அளிக்கும். ஆனால் ஊறுபாடுகள் காப்பீட்டின் படி $\frac{1}{5}$ பங்கே அளிக்கும்.

பங்குத் தொகையை அஞ்சல் அலுவலகங்களில் கிடைக்கும் குறிப்பிட்ட தபால் தலைகளை வாங்கித் தரப்பட்டுள்ள அட்டையில் ஒட்டி வாரந்தோறும் செலுத்த வேண்டும். முதற்பிரிவைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு (வேலை செய்வோர்) இதை முதலாளியே செய்ய வேண்டும். அதை ஊதியத்தில் கழித்துக் கொள்ளலாம். ஆனால் சொந்த நிறுவனத்தில் வேலை பார்ப்போர், வேலையற்றோர், தாங்களாகவே இதைச் செய்தல்வேண்டும். இதில் தேசிய ஆரோக்கிய சேவைக்கான சிறு பங்குத் தொகையும் சேரும். ஆனால் அதற்கான பெரும் பாலான செலவை அரசு வரிகள் மூலம் திரட்டுகிறது. மேலும் ஆரோக்கியத் திட்டங்களின் பலன்கள் காப்பீடு செய்து கொள்ளாதோர்க்கும் கிடைக்கின்றன. ஆடவர்கள் 70 வயதுக்கு மேலும், பெண்டிர் 65 வயதுக்கு மேலும் பங்குத் தொகைச் செலுத்தத் தேவையில்லை. ஆனால் தொடர்ந்து வேலை பார்த்தால் பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும். அத்துடன் "தொழில் ஊறுபாடுகள் பங்குத் தொகை" (Industrial Injuries Contribution) தொழில் செய்வோரும் முதலாளியும் வயது வரம்பின்றிச் செலுத்த வேண்டும். ஆனால் வேலையற்றோர், நோயாளிகள், சொந்த நிறுவன வேலை செய்பவர்கள் போன்றவர்கள் செலுத்தத் தேவையில்லை.

தேசிய—காப்பீட்டுச் சட்டப்படி கிடைக்கும் உதவிகள்:

பிறரிடம் வேலை செய்வோர் (Class I—Employed) எல்லா பலன்களுக்கும் உரியவராவார். சொந்த நிறுவனத்தில் வேலை செய்வோர் (Class II—Self Employed) வேலையின்மை, உதவித் தொகை, தொழில் ஊறுபாடு உதவித் தொகை தவிர்த்து எல்லாப பலன்களையும் உடைய உரியவராவர். வேலையற்றோர் (Class III

Unemployed) வேலையின்மை உதவித் தொகை, வியாதிக் கால உதவித் தொகை, ஊறுபாடு உதவித் தொகை, மகப்பேறு கால உதவித் தொகைகள் தவிர்த்து எல்லாப் பலன்களும் அடையலாம். எல்லாப் பலன்களும் அடைய எல்லாப் பிரிவினர்க்கும் இரு நிபந்தனைகள் ஏற்பட்டன. 1. குறிப்பிட்ட பங்குத் தொகை, பலன்களைப் பெறுவதற்கு முன்பாக அளிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். 2. குறிப்பிட்ட தொகை அல்லது குறிப்பிட்ட காலங்களுக்குப் பங்குத் தொகை செலுத்தியிருந்தாலேயொழிய முழுப் பலன்களை ஒருவர் அடைய முடியாது. காப்பாளர் உதவித் தொகைக்கும் தொழில் ஊறுபாடு உதவித் தொகைக்கும் பங்குத் தொகை நிபந்தனைகள் கிடையாது.

உடல் நலக் குறைவால் வேலையின்றி இருப்பவருக்கு அக்காலத்தில் வழங்கப்படும் உதவித் தொகை வரையறையின்றி தரப்பட வேண்டுமானால் 156 பங்குகள் கட்டியிருத்தல் வேண்டும். அதற்குக் குறையுமானால் ஓராண்டுக்குமேல் வழங்கப்பட மாட்டாது. வியாதிக்கால உதவித் தொகை முதல், இரண்டாம் பிரிவினருக்கு மட்டும், வேலையின்மைக் கால உதவித் தொகை முதல் பிரிவினருக்கு மட்டுமே தரப்பட்டது. வேலையின்மைக் கால உதவி சுமார் 30 வாரங்களுக்குத் தரப்படும். ஆனால் செலுத்தப்பட்டப் பங்குகளுக்கேற்ப 19 மாதங்களுக்கும் தரப்படலாம். பொதுவாகத் தரப்படும் உதவித் தொகை வாரத்துக்கு 5 பவுன் ஆகும். பங்குத் தொகைக்கேற்ப ஆடவர், பெண்டிர், விதவைகள் 18 வயதினராய் இருப்பின் தரப்படும் உதவித் தொகை வாரத்துக்கு 20 ஷில்லிங்காகும். ஆனால் திருமணமான பெண்ணுக்குக் குறைவாகவே தரப்பட்டது. ஆனால் வேலை செய்ய இயலாத கணவன் உடனிருந்தால் உரிய உதவித் தொகை தரப்பட்டது. அவள் தனியாகவோ, அன்றி கணவனால் காப்பாற்ற இயலாமலிருந்தாலும் உரிய உதவித் தொகையுடன் அவனைச் சார்ந்திருப்போர் எண்ணிக்கை, வயது ஆகியவற்றிற்கு ஏற்பக் கூடிய உதவித் தொகை தரப்படும். வியாதி வேலையின்மைக்கால உதவித்தொகைகள், நிபந்தனைகள் அநேகமாக ஒன்றேயாகும்.

மகப்பேறு கால உதவித் தொகை 1953, 1954 ஆண்டு தேசியக் காப்பீட்டுச் சட்டப்படியும், 1946 மகப் பேறு கால உதவித் தொகைச் சட்டப்படியும் வழங்கப்படுகிறது. 25 பவுன் ஒவ்வொரு பிரசவத்தின் போதும் தரப்பட்டது. உரிய பங்குத் தொகை அளிக்கப் பட்டிருப்பின் இது தொடர்ந்து ஒவ்வொரு முறையும் அளிக்கப்படும். இலவச மருத்துவ வசதிகளை அனுபவிக்காமல் வீட்டிலிருப்பின் 5 பவுன் தரப்படும். உரிய பங்குத் தொகை கட்டிய பெண் தொழிலாளிக்கு 18 வாரங்களுக்கு, வாரத்துக்கு 50 ஷில்லிங்கு

வீதம் பிரசவ வாரத்துக்கு முன் 11 வது வாரத்திலிருந்தும், பின்னுல் 6 வாரங்களுக்கும் அளிக்கப்படும். முழுப்பலனும், பெற குறைந்தது 50 பங்குத் தொகைகள் கட்டியிருத்தல் வேண்டும்.

விதவைகட்கான உதவித் தொகை (Widow's allowance) விதவைகளுக்குக் கணவன் இறந்ததிலிருந்து 26 வாரங்களுக்கு, வாரத்துக்கு 7 பவுன்கள் வீதம் வழங்கப்பட்டது. அவளுக்குக் குழந்தைகளிருப்பின் விதவைத் தாய் (Widowed mother) உதவித் தொகை ஒவ்வொரு குழந்தைக்கும் 2 பவுன் 9 ஷில்லிங் கொடுக்கப் பட்டது. ஆனுல் அக்குழந்தைகள் வயது வந்தவர்களாகும் போதும், அவள் ஊதியம் ஒரு குறிப்பிட்ட தொகைக்கு மேற்படும் போதும் உதவித் தொகை குறைக்கப்படும். ஆனுல் 19 வயதுக் குட்பட்ட மகளாவது மகனுவது உடன் வசித்து வந்தால் வாரத்திற்கு 5 பவுன் தரப்பட்டது. கணவன் இறக்கும் போது 50 அல்லது அதற்கு மேல் வயது உள்ள விதவைக்கு வாரத்திற்கு 50 ஷில்லிங்கு உதவித்தொகை 65 வயது வரை வழங்கப்படும். 65 வயது அடையும் போது அவள் ஓய்வுக் கால உதவித் தொகை பெறத் தகுதியாவாள்.

ஓய்வுக் கால உதவித் தொகை பெற ஆண்கள் 65 வது வயதிலும் பெண்கள் 60 வது வயதிலும் ஓய்வு பெற்றவர்களாகக் கருதப்படுவார் கள். ஆண்களுக்கு 70 வயதிலும், பெண்களுக்கு 65 வது வயதிலும் அவர்கள் ஓய்வு பெற்ருலும், பெருவிட்டாலும் ஓய்வுக் கால ஊதியம் வழங்கப்படும். சாதாரண ஓய்வுக் காலக் ஊதியம் ஒருவருக்கு அவரது சொந்தக் காப்பீட்டு மூலம் வாரத்துக்கு 50 ஷில்லிங்கும், மனைவி யருக்கு 30 ஷில்லிங்கும் அவளது கணவனது காப்பீட்டு மூலம் கிடைக்கும். இவை ஓயவுக் காலத்துக்குப் பின்னும் சம்பாதிக்கும் ஊதியத்துக்குத் தகுந்தபடி கூட்டியோ குறைத்தோ வழங்கப்படும். ஓய்வுக் காலத்திற்கு மேலும் ஊழியம் செய்வோருக்கு விசேஷ உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டது.

காப்பாளர் உதவித் தொகை (Guardian's Allowance) பெற்ருேரை இழந்த குழந்தைக்குக் காப்பாளராக இருந்து காத்து வருபவருக்கு வழங்கப்படுகிறது. இது வாரத்துக்கு 2 பவுன் 9 ஷில் லிங்காகும். அது யாருடைய குடும்பத்தில் வளர்ந்து வருகிறதோ அவரிடம் தரப்படும். அதன் பெற்ருேர் காப்பீடு செய்து கொண்ட வராயிருத்தல் வேண்டும். குடும்ப உதவித் தொகைச் சட்டப்படி குறிப்பிட்டதோர் வயது வரும் வரை அது வழங்கப்படும்.

மரணத்தின் போது உதவித் தொகையளிப்பது 1946 லிருந்து அமுலில் உள்ளது. இது காப்பீடு செய்து கொண்டவர்களுக்கோ

அவரது மனைவிக்கோ, விதவைகளுக்கோ, குழந்தைக்கோ மரணம் ஏற்படும் போது இறுதிச் சடங்குக்ளுக்காகத் தரப்படும் உதவித் தொகையாகும். சாதாரணமாக இச்சடங்குகளைச் செய்பவரிடம் இத் தொகை வழங்கப்படும். சாதாரணமாகக் காப்பீடு செய்து கொண்ட வருக்காக 30 பவுனும், குழந்தைகளுக்குக் குறைவாகவும் வழங்கப் படும். (மூன்று வயதுக்கு உட்பட்ட குழந்தைக்கு 6 பவுனும், 3 முதல் 5 வயது வரை உள்ள குழந்தைக்கு 10 பவுனும், 6 முதல் 17 வயதுக் குழந்தைக்கு 15 பவுனும் அளிக்கப்பட்டன.)

"தொழில் ஊறுபாடுகள் சட்டம்" ஜுலை 1946 ல் ஏற்பட்டு ஜுலை 1948 ல் நடைமுறைக்கு வந்தது. இது தொழிலாளர் சரியீடுச் சட்டம் போன்றவற்றிற்குப் பதிலாக ஏற்பட்டதாகும். இது, தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் போது விபத்துக்களினால் ஏற்படும் ஊறுபாடுகளுக்கும், குறிப்பிட்ட வியாதிகட்கும் சரியீடு வழங்க வழி செய்தது. 1965 ல் ஏற்பட்ட தேசியக் காப்பீட்டுச் (தொழில் ஊறுபாடு) சட்டம் 1946 முதல் ஏற்பட்ட எல்லாச் சட்டங்களின் தொகுப்பாகும். இதன்படி, இங்கிலாந்தில் ஒப்பந்த வேலை செய்யும் எல்லோரும் வருமான வரையறையின்றிக் காப்பீடு செய்தல் வேண்டும். ஊறுபாடு உதவித் தொகை முதல் 26 வாரங்களுக்குப் பெற்றபின் இயலாமை உதவித் தொகை (Disability benefit) எந்த அளவுக்கு விபத்தினால் அல்லது வியாதியினால் இயலாமை ஏற்பட்டுள்ளதோ அதற்கேற்ப அளிக்கப்படும். இயலாமையின அளவு மருத்துவக் கழகத்தால் தீர்மானிக்கப்படும். முதலாளியும், தொழிலாளியும் இத்திட்டத்தின் கீழ் பங்குத்தொகை செலுத்த வேண்டும் எனினும், உதவி வழங்குவதற்கு இது அடிப்படை யாகாது.

ஊறுபாடுகள் உதவித் தொகை ஒரு தொழிலாளிக்கு வாரத்துக்கு 7 பவுன் 15 ஷில்லிங்கும் அவரைச் சார்ந்திருக்கும் வயது வந்த ஒருவருக்காக 3 பவுன் 2 ஷில்லிங்கும், முதல் அல்லது ஒரே குழந்தையிருப்பின் 1 பவுன் 11 ஷில்லிங்கு வீதமும், பிற குடும்ப நல உதவித் தொகைகள் பெற்றாலும் அளிக்கப்படும். காப்பீடு செய்து கொண்டவர்க்கு அவர் வேலை செய்ய இயலாத படி ஊறுபாடு அல்லது வியாதி ஏற்பட்டிருந்தால் அவ்விபத்து அல்லது நோய் ஏற்பட்டதிலிருந்து முதல் 26 வாரங்களுக்கு உதவித் தொகை அளிக்க்கப்படும்.

இயலாமை உத்வித் தொகை (Disability allowance). ஊறுபாடுகள் உதவித் தொகை நிறுத்தப்படும் போது, இயலாமை உதவித் தொகை தரப்படும். அதன் அளவு மருத்துவக் குழுவின்

இயலாமை பற்றிய மதிப்பீட்டைப் பொருத்தது. சாதாரணமாக 20 சதவீத இயலாமைக்கு வாரத்துக்கு 1 பவுன் 14 ஷில்லிங் வரை, தரப்படும். 20 சதவீதத்துக்குக் குறைவான இயலாமைக்கு 550 பவுன்கள் அளிப்புத் தொகையாகத் தரப்படும். இவை தவிர சில சமயங்களில் வேலை செய்ய இயலாமை உதவித்தொகை (Unemployability Supplement), தனி உதவித் தொகை (Special rates), நிரந்தரக் கவனிப்பு உதவித் தொகை (Constant Attendance allowance), மீண்டும் அதே பணியில் அதே அளவில் பணியாற்ற இயலாத போது தனி நட்ட உதவித் தொகை (Special hardship allowance) மருத்துவ சிகிச்சை உதவித் தொகை (Hospital treat ment allowance) ஆகியவை அளிக்கப்படும். இது தவிர சார்ந்திருப்போர் உதவித் தொகையும் (Dependant allowance) அளிக்கப்படும்.

இறப்புக் கால உதவித் தொகை (Death Benefit) என்பது ஊறுபாடுகள் ஏற்பட்டு, பின்னர் காப்பீடு செய்து கொண்டவர் இறந்து பட்டால் அவரது விதவை மனைவிக்கும், அவரைச் சார்ந்திருப்போருக்கும் உதவித் தொகை வழங்கப்படுவது. விதவைகட்குத் தரப்படும் உதவித் தொகையே இதற்குப் பொருந்தும். அவை தவிர, இறந்தவரின் பெற்றோர் அல்லது சார்ந்திருக்கும் உறவினர்க்கு வாரத்துக்கு ஒரு பவுன் வீதம் உதவித் தொகை வழங்கப்படும்.

போர் ஊழிய உதவித் தொகை (War Pensions) சமுதாயக் காப்பீட்டு அமைச்சகத்தால் போரில் இறந்தவர்களுக்கும், மிகவும் ஊனமடைந்தோருக்கும் உதவித்தொகையாக வழங்கப்படுகிறது. முற்றிலும் இயலாமை ஏற்பட்டுவிட்ட வீரர்களுக்கு வாரத்துக்கு 8 பவுன் 8 ஷில்லிங் தரப்படும். இது இயலாமை ஏற்பட்டுள்ள அளவுக்கும், அவரது பதவியின் தரத்துக்கும் ஏற்றாற் போல் வித்தியாசப்படும். மனைவிக்கும், குழந்தைக்கும் இவை தவிர்த்து உதவித் தொகை வழங்கப்படும். வேலை செய்ய இயலாமைக்காக நிரந்தர கவனம் தர வசதிகள் செய்து கொள்ள மேலும் பிற உதவிகள் தரப் படும். இவை தவிர பிற நலன்களும் உண்டு. இவை வருமான வரியிலிருந்து விதி விலக்கு பெற்றவையாகும். போரில் கணவன் இறந்தால் விதவையானவர்கட்கும் அனாதைக் குழந்தைகளுக்கும் உதவித் தொகை வழங்கப்படும். சாதாரண வீரரின் விதவைக்கு வாரத்துக்கு 6 பவுன் 10 ஷில்லிங்கும் சிலருக்கு வாடகைக்காக 2 பவுன் 13 ஷில்லிங்கும், குழந்தைகளுக்கு 2 பவுன், 13 ஷில்லிங் கும் அளிக்கப்படும். 70 வயதுக்கு மேற்பட்ட விதவைகளுக்கு மேலும் 15 ஷில்லிங் வாரத்திற்கு அளிக்கப்படும். பெற்றோர்களும் உறவினர்களும்கூட உதவித் தொகை பெற வழிஉண்டு. கல்வி, மருத்துவ வசதிகள் வீரரின் குடும்பத்தினருக்குத் தரப்படும்.

தேசிய உதவிச் சட்டம் (National Assistance Act) 1948, மே மாதம் உருவானது. இச்சட்டம் 1948 ஜூலையில் நடைமுறைக்கு வந்தது. இரவலர் சட்டத்தை ரத்துச் செய்தும் உதவி வாரியத்தைத் (Assistance Board) தேசிய உதவி வாரிய மாகவும் இச்சட்டம் மாற்றியது. 1966-ல் ஏற்பட்ட சமுதாயப் பாதுகாப்புச் சட்டம் 1948 லிருந்து தேசிய உதவி வாரியம் அளித்து வரும் பங்களிக்காத உதவித் தொகையை வழங்க ஏற்பாடு செய்கிறது. உப உதவிக்குழுவையும் (Supplement Benefits) ஏற்படுத்தியது. பிரிட்டனில் 16 வயதுக்கு மேற்பட்ட வர்களில் படித்துக்கொண்டு இருப்போருக்கும், பிற காரணங் களால் போதிய வசதி இன்றி இருப்பவர்கட்கும், இதன்படி உதவித் தொகை அளிக்கப்படும். சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டப்படி வருமானத்தைக் கணக்கிட்டு உதவித் தொகையின் அளவு நிர்ணயம் செய்யப்படுகிறது. அது தனி நபர் குடும்பம், குருடர் கள், வயதானவர்கள் ஆகியோருக்குப் பாகுபாடு செய்தும், உதவித் தொகை நீண்ட காலத்துக்கும் அளிக்கப்படும். குழுவின் முடிவை மாற்றி அமைக்க மேல் முறையீடு செய்ய (Appeal) உரிமை உண்டு. இக்குழுவுக்கு, உதவி பெறுவோரை மேலும் நன்முறையில் வாழ்க்கையை அமைத்துக் கொள்ளத் தூண்டும் அல்லது வற்புறுத்தும் உரிமை உண்டு. சில அமைப்புக்களின் மூலம் சிலருக்கு வசிக்க இடமும் அமைத்துக் கொடுக்கப்படுகிறது. வெகு நாட்கள் தங்கியிருக்கும் மக்களை வேலை செய்யத்தகுதி யாக்கவும், இரு பிரிவாக நிறுவனங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.

உடல் வலு உள்ளவர்களுக்கு வேலை தேடித் தரும் நிலையங் களில் வேலைக்கான பதிவு செய்து கொண்ட பின்னரே உதவித் தொகை அந்நிலையங்களின் மூலம் அளிக்கப்படும். சிலருக்கு வாரா வாரம் அஞ்சல் நிலையங்கள் மூலம் தரப்படும். பிறருக்கு அத்திட்டத்தின்படி வட்டார, மாநில அலுவலகங்கள் மூலம் வழங்கப்படும். 1925-ல் தேசிய உதவி வாரியம் 16,67,000 பவுன் உதவித் தொகையை 2.4 மிலியன் மக்களுக்கு வழங்கி யுள்ளது.

தேசிய ஆரோக்கிய சேவை சமூகத்திலுள்ள எல்லோருக்கும் உரிய இலவச வசதிகள் கிடைப்பதற்காக 1946-ல் தேசிய ஆரோக்கியச் சட்டம் (National Health Service Act) ஏற்பட்டு 1948 முதல் செயல்படத் துவங்கியது. இதன்படி நாட்டிலுள்ள வர்களுக்கு ஆரோக்கிய சேவைகள் மூலம் மக்களின் உடல், உள்ள நலத்தைப் பெருக்கவும், நோய்த்தடுப்பு, கண்டுபிடிப்புச்

சிகிச்சைகளை ஊக்குவிக்கவும் ஏற்பாடாயிற்று. இச்சட்டம் 1949, 1951, 1961 ஆகிய ஆண்டு சட்டங்களின் மூலம் முழுமையாக்கப் பட்டதுடன் பல மாறுதல்களும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சில சேவை களுக்குப் பணம் வசூலிக்கவும், சிலவற்றைக் காப்பீடுகளின் அடிப் படையிலும், சிலவற்றை இலவசமாக அளிக்கவும் வழி செய்யப் பட்டது. தேசிய அளவில் மருத்துவமனை வசதிகள் செய்வதும், நோய்கள் தடுப்புமுறை கண்டுபிடிப்புகள், சிகிச்சை முறைகளில் அபிவிருத்தி செய்வதும், ஆய்வு இடங்கள் ஏற்படுத்தவும், இரத்ததான சேகரிப்பு செய்வதும் சுகாதார அமைச்சகத்தின் பொறுப்புகளாகும். (Regional Hospital Board) வட்டார மருத்துவ வாரியங்களும் நிர்வாகக்குழுக்களும் மருத்துவ மனைகளையும், தனிப்பட்ட சேவைகளையும், கவனித்து வரு கின்றன. வட்டார மருத்துவமனை வாரியங்களின் கீழ் உள்ள நிர்வாகக் குழுக்களின் (Management Committees) கண்காணிப் பில் சுமார் 460 பிரிவுகள் உள்ளன. நிர்வாகக் குழுக்கள் வாரியங் களால் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. குழுக்களில்; மருத்துவர்கள், வட்டார ஆட்சி அமைப்புகளில் உள்ளோர், தொழிற் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களும், பிறரும் அங்கத்தினர்கள். வாரியங்கள் சுகாதார அமைச்சரால் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. சமூக நலத் திட்டத்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 8700 மிலியன் பவுன் செலவிடப்படுகிறது. (அதாவது தலைக்கு 157 பவுன்கள்) செலவின் ஒரு பகுதி வரி மூலமும், காப்பீடுகள் பங்கு மூலமும் பெறப்பட்டாலும், பெரும் பகுதியை அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது.

மருத்துவ சேவைகள் கீழ்க் கண்டபடி மக்களுக்குக் கிடைக் கின்றன. மருத்துவர் வசதி, மருத்துவ மனை, தனிச்சிகிச்சை வசதி, உள நல மருத்துவம். நல்லுணவு வசதி, வட்டார மருத்துவ வசதி கள், நலமையங்கள், தாய் சேய் நல விடுதிகளின் சேவைகள், வீட்டு உதவிகள், மருத்துவ வண்டி வசதி, அம்மை குத்துதல் போன்ற வியாதித்தடுப்பு, கவனிப்பு வசதிகள், ஆரோக்கிய நிலைய சேவைகளாகும்.

இவற்றிற்கிடையே பெருகிவரும் செலவு காரணமாக சில வசதிகள் செய்து தரப் பணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. மருந்துகளின் விலை கூடுதலாயிருப்பதாலும் பலன் பெறுவோர் எண்ணிக்கையும் பெருகி வருவதாலும், மருத்துவர், நிபுணர்கள் எண்ணிக்கை குறைந்து வருவதாலும், பல பிரச்சனைகளை எதிர்நோக்க வேண்டி யுள்ளது. மேலும் விரிவாகவும், பரவலாகவும், மருத்துவ வசதி களைப் பெருக்கத் திட்டங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. தவிர புனரமைப்பு நிலையங்கள், உளநோய் மருத்துவ மனைகள், கதிரியக்கச் சிகிச்சை

நிலையங்கள், ஆய்வுக் கூடங்கள், தாய், சேய் பராமரிப்பு நிலையங்கள், அங்கஹீனர்கள் சிகிச்சை நிலையங்கள், மருத்துவ ஆராய்ச்சி நிலையங்கள் குழந்தைகள் பராமரிப்பு நிலையங்கள் போன்ற எண்ணிலடங்கா நிறுவனங்கள் அரசாலும், தனியாராலும் ஏற்படுத்தப் பட்டுச் சேவை புரிந்து வருகின்றன.

இவ்வாருக இங்கிலாந்தில் பல சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டதன் மூலமும் பல்வேறு அமைப்புக்களின் மூலமும், தனியான அமைச்சு ஏற்பட்டதன் மூலமும் மக்கள் பிறப்பிலிருந்து இறப்பு வரை அவர்கள் நலன்கள் மிகக் கவனத்துடன் கவனிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இத்தகைய சமுதாயப் பாதுகாப்புகள், சமுதாயக் காப்பீட்டுத் திட்டங்களின் மூலம் செயல்பட்டு வரும் முறை, பிறநாடுகளிலிருந்து வேறுபட்டுச் சிறப்பாகவுள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது.

இவற்றின் பயனுக இங்கிலாந்து நலம் காக்கும் அரசாக (Welfare State) உருவானது. தொழிலாளர்கள் நோய், வேலையின்மை, முதுமைபற்றிக் கவலை கொள்ளாமலிருக்கும் சூழ்நிலை உருவான காரணத்தால் உழைப்பை அதிகரித்து உற்பத்திப் பெருக்கத்தில் ஈடுபட்டனர். அவர்கள் துயர்களைந்து, நல்வாழ்வு வாழ வசதி ஏற்பட்டது. சமுதாய ஒற்றுமையும், முன்னேற்றமும் ஏற்பட்டன. முதலாளி தொழிலாளிப் போராட்டங்கள் ஏதுமின்றி அமைதியான சூழ்நிலை பொருளாதார மேம்பாட்டுக்கும்—ஏன், அரசியல் சூழ்நிலைக்கும் வழி செய்தது எனலாகும்.

சமுதாயத் திட்டங்களுக்குத் தேசீய வருமானத்தில் 30 சதவிகிதம் வரை செலவிட்டு, மக்கள் நலனையும், நாட்டின் நலனையும் கருத்தில் கொண்டு தொடர்ந்து திட்டங்கள் அபிவிருத்தியடைந்தும் நடைமுறையிலிருந்தும் வருவதானது, இங்கிலாந்தில் பொதுவுடமை (Communism) ஏற்படாது பாதுகாத்துவருகிறது. பிற நாடுகளும் பின்பற்றும் அளவுக்கு இத்திட்டங்கள் மிகச் சிறப்பாகச் செயல்படுகின்றன.

11. வாழ்க்கைத் தரம்

(Standard of Living)

ஒரு விளக்கம் :

பொருளாதார வரலாறு தோன்றிய காலம் முதல் ஒவ்வொரு தனி மனிதனில் ஆரம்பித்து ஒரு நாடு வரை வரவு செலவுத் திட்டங்கள் உருவாயின என்று கொள்ளலாம். வரவு செலவுத் திட்டங்களின் அடிப்படையில் ஒரு தனி மனிதனின் அல்லது ஒரு நாட்டின் பொருளாதார நிலையினைத் தெரிந்து கொள்ளவியலும். மனிதன் பொருள் ஈட்ட முனைந்தக்கால் வந்த வருமானத்தைச் செலவிடுவதற்குப் பல வழி முறைகளைச் சிந்தித்தும், எவ்விதச் சிந்தனையில்லாமலும் செலவிடுவது உண்டு. அவ்வாறு சிந்தித்தோ அல்லது சிந்தனையோ இல்லாமல், செலவழித்தபின் ஏற்படும் நிலையினை ஆராயுங்கால் தனி மனிதனின் அல்லது ஒரு குடும்பத்தின் அல்லது ஒரு நாட்டின் வளமையை அல்லது அவர்கள் வாழ்க்கையில் பெறும் வசதிகளையே வாழ்க்கைத் தரம் (Standard of living) என்று கூறலாம். சிலர் இப்படித்தான் வாழ வேண்டுமென்றும், சிலர் எப்படியும் வாழலாம் என்ற கருத்தும் கொண்டு வாழ்வதால், வருமானத்தை நிர்ணயிக்க முயலும் சிலரால் செலவை நிர்ணயிக்க இயலாது. ஆனால் பெறும் வசதிகளைக் குறியீடாகக் கொண்டு அதனை அடையச் செலவு செய்வர். ஈண்டு நாம் கருத்தில் கொள்ள வேண்டியது வாழ்க்கைச் செலவல்ல; அதனால் பெறும் வசதிகளின் அடிப்படையில் அமையும் அத்தகைய வாழ்க்கைத் தரத்தையே ஆகும். சாதாரணமாக அவர்கட்குத் தேவையான உணவு, உடை, உறையுள் ஆகியவற்றைப் பற்றிக் கூறுங்கால் அவை அவசியத் தேவைகளாகும். உணவு, உடை, உறையுள் போன்றவற்றில் சீரான அளவு ஏதும் தம்மால் நிர்ணயிக்க இயலாது. ஏனெனில் அவற்றைப் பொறுத்த மட்டில் மனிதர்களின் விருப்பங்கள் அல்லது தேவைகள் கூடிக் குறையும். பொதுவான ஒரு அளவு கொண்டு மதிப்பிடவும் இய

லாது. என்றாலும், இன்றியமையாத இவைகள் அவர்களின் தேவைக்கேற்ப விருப்பத்துக்கேற்ப கிடைத்துவிடின், அவர்கள் உயர்ந்த வாழ்க்கைத் தரம் உடையவர்கள் என்றும், அவைகளை அவர்களால் போதுமான அளவு அல்லது தேவைப்பட்ட அளவு அதிகமாகப் பெற இயலாவிட்டால் அவர்கள் மிகத் தாழ்வான வாழ்க்கைத் தரம் உடையவர்கள் என்றும், பொருளாதார மொழியில் மட்டுமல்லாது பொதுவான குறிப்பாகவும் தற்காலத்தில் காட்டப்படுகிறது.

இவ்வாறு வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பற்றிய ஆராய்ச்சி 19ஆம் நூற்றாண்டின் இடைக் காலத்திலேயே ஆரம்பிக்கப்பட்டு அதனைப் பொருளாதார வட்டத்தில் மையமாகக் கொள்ளும் அளவுக்கு விருத்தியடைந்துள்ளது. அதுபற்றி ஆராயுமுன் வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பற்றிய அடிப்படை உண்மைகளை நோக்கலாம். ஒருவர் நுகரும் பொருட்களின் அளவு, மதிப்பு, தன்மைகளும் அவற்றால் அவர் பெறும் நிறைவு அல்லது திருப்தியே அவரது வாழ்க்கைத் தரத்தின் அளவுகோல் என்று கூறலாம். எனவே ஒருவரது வாழ்க்கைத் தரம் நன்கு அமைதல் வேண்டுமானால் வருவாயைப் பெருக்கவும், புத்திசாலித்தனமாகச் செலவிடவும், விருப்பங்களைத் தேர்ந்தெடுப்பதில் சிறந்த அறிவும் அநுபவமும் வேண்டும். அவ்வாறு செய்யின் அவர்களது வாழ்க்கைத் தரம் செம்மையாக அமைவதுடன் துயரின்றி வாழவும் உதவியாயிருக்கும். இன்றியமையாத பொருட்களைக் கூட வாங்க இயாலாதவர்கள் ஆடம்பரப் பொருட்களைப் பற்றி நினைக்கவும் இயலாது. அவர்கள் வாழ்க்கைத் தர அமைப்புப் பற்றி நாம் விவாதிக்கவும் இயலாது. வாழ்க்கைத் தரத்தை வாழும் முறையுடன் (Standard of Living) இணைக்கக் கூடாது. வாழும் முறை சமூகச் சட்டதிட்டங்களுக்கும், சாதி மதக் கொள்கைகட்கும் ஒத்தோ அல்லது மீறியோ அமையலாம். ஆனால் நாம் காணும் வாழ்க்கைத் தரம் பொருளாதார அடிப்படையிலேயே அமைவதாகும். வாழ்க்கைத் தரம் அமைவது வாழ்க்கைச் செலவை (Cost of Living) மட்டும் ஒட்டியதாயில்லாமல் பொருளாதார அறிவையும் பொறுத்ததாயும் அமைவதாகும். எனவே வாழ்க்கைத் தரமும், வாழ்க்கைச் செலவும் மிகவும் நெருங்கிய இணைப்புடையவைகளாகும்.

காரணிகள் :

இவ்வாழ்க்கைத் தரமானது ஒருவருக்கு, ஒரு குடும்பத்தினருக்கு, ஒரு நாட்டுக்கு அமைவதைப் பல நிலைகளில், பல காலங்களில், பல சூழ்நிலைகள் பாதிக்கின்றன. அவற்றில் சில முக்கியமான காரணங்களைப் பார்த்தால் ஈண்டு போதுமானதாகும்.

ஈட்டும் பொருள் அல்லது வருமானம், தேவைக்கேற்றபடி இல்லாது போமேயானால் பல தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய இயலாது, தனி மனிதனோ, குடும்பமோ, நாடோ தவிக்கும். அவர்களின் வாழ்க்கைத் தரம் குறைவாகவும், அதிக வருமானம் இருக்குமேயானால் வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்தும் காணப்படும். சாதாரணமாக நமக்குத் தெரிந்த வகையில பொருளியல் பற்றி அறியாதோருக்குக் கூட இவை நன்கு விளங்கும் உண்மைகளே யாகும்.

மேலும் எண்ணிக்கை பெருகின் ஈவு வீதம் குறைவது உண்மையே. குடும்பத்தின் எண்ணிக்கை பெருகினால் எத்துணை அதிக வருமானமிருப்பினும் பற்றாது போய்விடும். நாட்டளவிலும் அதுவே விதி. மக்கள் தொகைப் பெருக்கம் நாட்டுக்கும், குடும்பத்தினர் பெருக்கம் குடும்பத்துக்கும் ஏற்படின் வாழ்க்கைத் தரம் குறையும். ஒரே அளவினதான வருவாய் பெறும் குடும்பத்தினரில் பெரும் குடும்பத்தினர் துயருறுவதும், சிறு குடும்பத்தினர் சீராக வாழ்வதும் இவ்வுண்மையை விளக்கும். அவரவர் பாரம்பரியப் பழக்க வழக்கங்களுக்கேற்ப செலவினங்கள் ஏற்படுவதும் வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பெரிதும் பாதிப்பனவேயாம்.

விலைமட்டம் வாழ்க்கைத் தரத்தை வெகுவாகப் பாதிக்கும். குறித்த சம்பளம் பெறுவோரின் வாழ்க்கைத்தரம் விலைகள் உயரும் போது குறையும்; விலைகள் குறையுங்கால் உயரும். விலையும், வாழ்க்கைத் தரமும் பிரிக்கப்பட முடியாதன. விலைகள் வாழ்க்கைத் தரத்தையும், வாழ்க்கைத் தரத்தை விலையும் பாதிக்கின்றன என்றாலும் எது காரணி, எது விளைவு என்று கூறவியலாது. மேலும் விலைகளின் ஊசலாட்டம் எத்துணையளவு மாற்றங்களை ஏற்படுத்தும் என்பதை விலைவாசிகள் பற்றிய அத்தியாயம் நன்கு விளக்குகிறது. எவ்வாறு ஒருவனது பாரம்பரியம், பழக்க வழக்கங்களை நிலையானதாக்கி வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பாதிக்கின்றதோ அதே போல் ஒருவனது மதப் பண்பாடுகளும் அவனது வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பாதிப்பனவாகும். நாட்டின் நாகரிக வளர்ச்சி அல்லது முதிர்வு வாழ்க்கைத் தரத்தை மிகவும் ஊசலாடச் செய்யும். பல திடீர் மாற்றங்களை உருவாக்கும். குறைந்த வருமானம் உள்ளவர்களும் சிறந்த நாகரிக வாழ்க்கையை மேற்கொள்ள முயல்வதாலும் வாழ்க்கைத் தரம் வெகுவாகப் பாதிக்கப்படும். ஒரு நாட்டின் கனி வளம், தொழில் வளம் தனி மனிதனின் வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பாதிக்கும் தடையற்ற முக்கியக் காரணிகளாம். பிரிட்டனைப் பொறுத்த மட்டில் பிரிட்டிஷ் மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உயரவும், மாறுபடவும் அதி முக்கியக் காரணி

களாகவே இவை பொருளாதார வரலாறு தோன்றிய காலத்தி லிருந்தோ அல்லது வாழ்க்கைத் தரம் என்பது ஆராயப்பட ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்துக்கும் முன்பிருந்தோ இருந்து வந்தன.

எனவே மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை அறிய அவர்கள் பெறும் வருவாயை எந்தச் சூழ்நிலையில், எந்த அளவில், எந்த வகையில் செலவிடுகிறார்கள் என்பதை அறியாமல் இயலாது. அவை பற்றிப் பிரஷ்ய நாட்டு டாக்டர் எர்னஸ்ட் எங்கல்ஸ் (1821—1896) ஏற்படுத்திய விதி (Law of Family Budget) ஒரு புறமிருக்க, இங்கிலாந்தில் 1859-ல் ஸ்டாட்டிஸ் (Statist) முறைக் குறியீட்டெண்களும், வாணிபக் கழகக் குறியீட்டெண் களும் இத் துறையில் விலைவாசிகளின் அடிப்படையில், வாழ்க்கைச் செலவு மூலம் வாழ்க்கைத் தரத்தைத் தீர்மானிக்கத் திட்டமிட்டதும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இவை வாழ்க்கைத் தரத்தை நிர்ணயிக்கும் முக்கியக் காரணிகளில் ஒன்றான விலை மட்டத்தை அடிப்படை யாகக் கொண்டு வாழ்க்கைச் செலவுக் குறியீட்டெண்களை (Index Number) உருவாக்க அடித்தளமாக அமைந்ததன் காரணமாக வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பற்றியும் ஓரளவு தெரிந்து கொள்ள உதவியாயுள்ளன.

பிரிட்டனில் வாழ்க்கைத்தரம் :

மேற் சொன்ன அடிப்படையில் பிரிட்டனில் மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் இன்றைய நிலையில் எவ்வாறு அமைந்துள்ளது என நோக்குவோம். ஒரு நாட்டு மக்களின் வாழ்க்கை வசதி களைப் பொறுத்தே அந்நாட்டின் வளமை (Prosperity) கணிக்கப் பெறும். அதற்கு ஒரு தனிப்பட்ட மனிதனின் வாழ்க்கையைப் பற்றி ஆராயாமல் பொதுவாக அல்லது சராசரியாக மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளுவது நலம். அதனடிப் படையில் பார்த்தால் பிரிட்டனில் மக்கள் வாழ்க்கையிலுள்ள சில முக்கியமான வசதிகளான உணவு, உடை, உறையுள் தவிர்த்து சில வசதிகளும் எவ்வாறு அவர்களால் பெறப்படுகின்றன அல்லது அரசு அளிக்கிறது என்று காணலாம். அரசின் கடமை அல்லது இலட்சியம் மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதே என்பது மறைமுகமான இலட்சியமாகும். பிரிட்டன் ஆதி காலத்தில் பாதுகாப்பு அரசு அல்லது காவல் அரசாகவே (Police State) இருந்தது.

ஆனால் தற்போது நலங்காக்கும் அரசாக (Welfare State) விளங்குகிறது. அதை மக்களுக்காகவே, மக்களாலேயே நடத்தப் படும் மக்களாட்சி என்றோ, வரையறைக்குட்பட்ட முடியாட்சி

என்றே கூறலாம். அது மக்களுக்குப் பல திட்டங்களின் மூலம் வசதிகளைச் செய்தும் இன்றும் திட்டமிட்டுக் கொண்டுமிருக்கிறது.

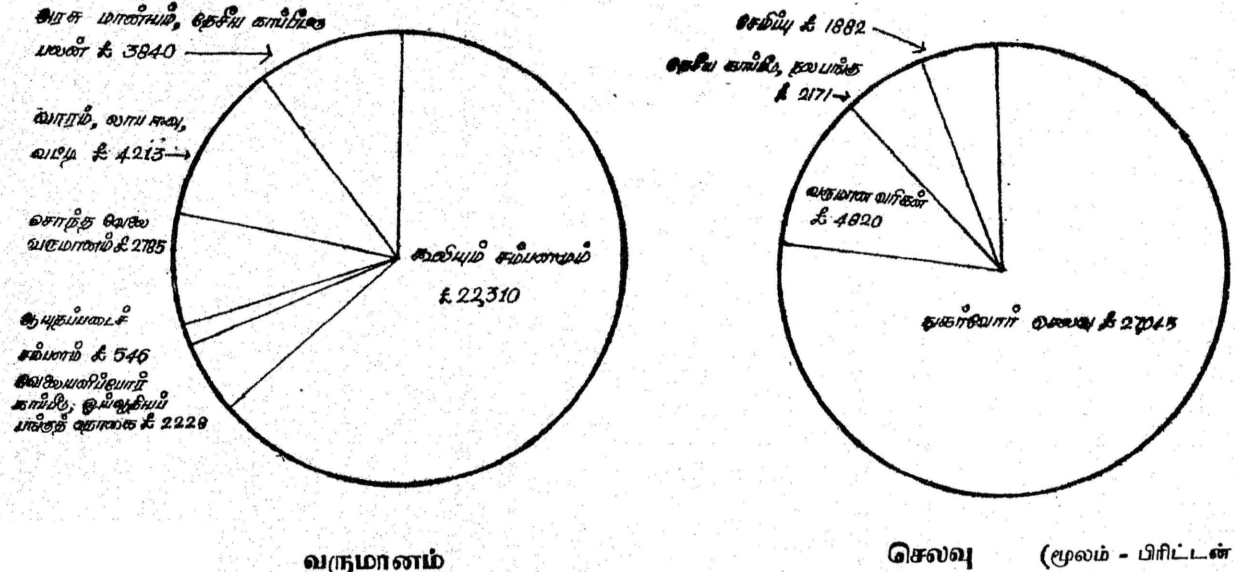
பிரிட்டனின் மக்கள் தொகை 1700-ல் 6.5. மில்லியனும். 1901-ல் 38.2. மில்லியனும், 1968-ல் 55,2,83,000ம் ஆகும், இவ்வாறு கூடுதலுக்குக் காரணம் மரண வீதக் குறைவும் இருபதாம் நூற்றாண்டில் பிறப்பு விகித அதிகரிப்பும் ஆகும். உலகிலேயே நெருக்கம் நிறைந்த பகுதிகளில் பிரிட்டனும் ஒன்றாகும். 1980-ல் 5,92,59,000ம் 2000-ல் 6,81,90,000ம் ஆக உயரலாம் என மதிப்பிடப்படுகிறது. இவை தவிர பிரிட்டனுக்குள் 1968-ல் வந்தவர்கள் 59,000 ஆகும்.[1]. இத்துணையளவு பெருகியுள்ள மக்கள் தொகைக்கேற்பத் தொழில், வருமானப் பிரிவுகளைத் துல்லியமாகக் கணக்கிட இயலாதெனினும் வாழ்க்கைத் தரத்தைப் பற்றித் தெரிந்து கொள்ள மட்டும் உதவியாக உள்ள புள்ளி விவரங்களைப் பற்றித் தெரிந்து கொள்ளலாம்.

வீட்டு வசதிகள் அல்லது தங்குமிடங்களைப் பற்றிக் கூறுங்கால் 1966-ல் 97 சதவீதத்தினர் தனி வீடுகளில் வசிப்பவர்கள். பிறர் தனிப்பட்ட தங்குமிடங்களிலும் (Lodges or Hotels) முதியோர், அனாதை விடுதிகளிலும் மருத்துவ மனையிலும் உள்ளோர். தனி வீடுகளில் வசிப்பவர்களில் 15 சதவீதத்தினர் தனியாகவும் 30 சதவீதத்தினர் இருவராகவும், 21 சதவீதத்தினர் மூவராகவும், 18 சதவீதத்தினர் நால்வராகவும், மீதி ஐவர் அல்லது அதற்கு மேலாகவோ வசிக்கின்றனர். இது பலர் சிறிய குடும்பத்தினர் என்பதையும், பிறப்பு வீதம் குறைவாக உள்ளதென்பதையும், நெடிய ஆயுளை உடையவர்கள் என்பதையும், திருமணம் செய்து கொண்டவர்கள் வசதியான வீடுகளில் தனியே குடித்தனம் செய்கின்றனர் என்பதையும் காட்டுகிறது. ஆனால் குடும்பத் தொடர்புகளோ, ஆசாபாசங்களோ குறைவு என்று கொள்ளுதல் கூடாது. 1968-ல் 18.2. மில்லியன் வீடுகளில் 8.8. மில்லியன் மக்கள் சொந்த வீடுகளிலும் 5.4. மில்லியன் மக்கள் அரசின் வீடுகளில் வாடகைக்கும், 3 மில்லியன் மக்கள் தனியாருக்குச் சொந்தமான வாடகை வீடுகளிலும் வாழ்கின்றனர். மொத்தத்தில் 85 சதவீத வீடுகளில் வெந்நீர் வசதித் திட்டம் உண்டு. ஆனால் 5 சதவீதத்தினரே உடனிருக்கும் வேலையாட்களை வைத்துள்ளனர். 2 சதவீதத்தினர் ஸ்தல அதிகாரிகளின் சேவையைப் பெறுகின்றனர். பிற வேலைகளை வீட்டுப் பெண்டிரே செய்கின்றனர். பெண்டிர் பலர் வேலைக்குச் சென்றாலும் அவர்களின் வீட்டு வேலை, பெருகி வரும் உபகரணங்களாலும், நவீன வசதிகளாலும எளிதாக்கப்

1. Britain 1970—Official Hand Book.

சொந்த வருமானமும் செலவும், 1968

(மில்லியன் பவுனில் — நடப்பு விலையில்)



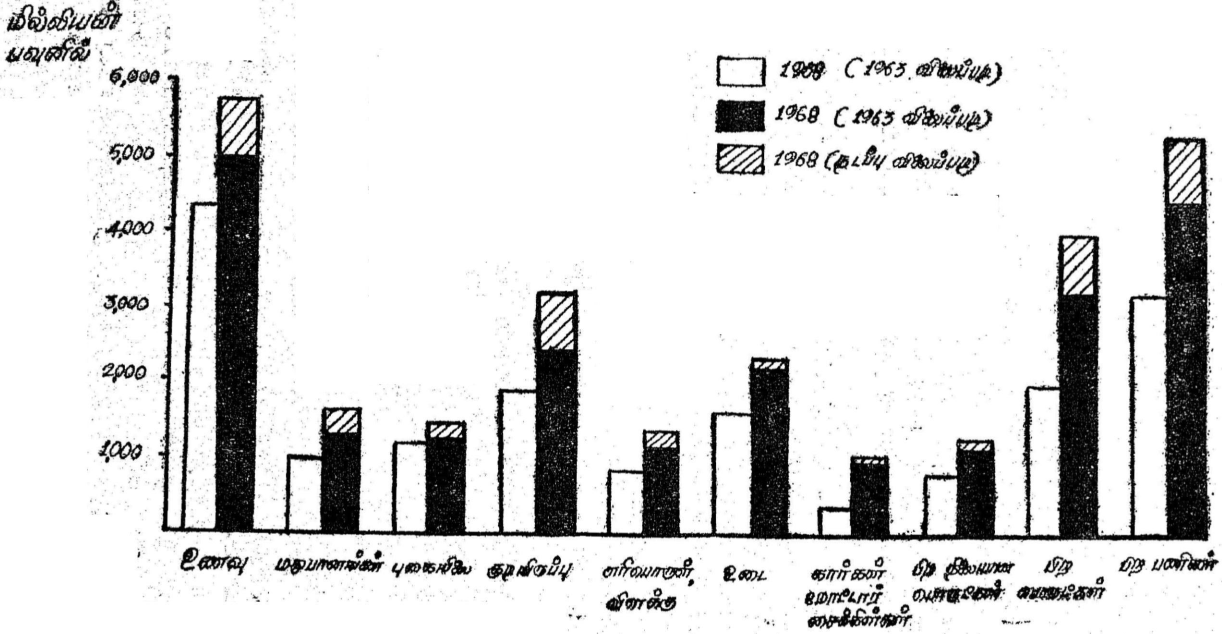
(மூலம் - பிரிட்டன் 1970-
- கையேடு)

படம் 6.

பட்டுள்ளது. உதாரணமாக மர உலோக அமைப்புக்கட்குப் பதில் எளிதில் தூய்மைப்படுத்தும் பிளாஸ்டிக் அமைப்புக்கள், ஆயத்த உணவு வகைகள், மேலும் வேலைகளைக் குறைக்கும் சாதனங் களாகும். ஐந்து வீடுகளில், நான்கில் இயந்திரத் துடைப்பானும், இரண்டு வீட்டில் குளிர்பதனப் பெட்டியும், மூன்றில் சலவைக் கருவியும், எல்லா வீடுகளிலும் இஸ்திரிப் பெட்டியும், இரண்டில் மின் சால்வையும், உணவுக் கலப்பானும் உள்ளன. குளிர் காய, கரி உபயோகத்திற்குப் பதில் தற்போது மின் கருவிகள் உபயோகிக் கப்படுகின்றன.

கடந்த தலைமுறையினருடன் ஒப்பிடுங்கால் தற்போதைய மக்களுக்கு உயரிய வருமானம் அல்லது சம்பாத்தியம், ஓய்வு, கல்வி வசதிகள் பெருகியுள்ளன. பெறும் வருமானத்தில் சேமிப்புக் கள் கூடியுள்ளன. வீடுகள் கட்டுவதற்கு நிலையான முதலீடுகள், ஆயுள் காப்பீடுகள். ஓய்வு காலத் திட்டங்களுக்கான பங்குகள், வரிகள் போன்றவற்றில் சம்பாத்தியத்தின் பெரும் பங்கை மக்கள் சேமித்து வைக்கிறார்கள். 1968-ல் சொந்த வருமானம் செலவு பற்றிப் படம்-5 விளக்கும். 27.7. மில்லியன் வருமானம் உடையோரில் 58,000 பேர் வரி நீக்கிய பின் ஆண்டுக்கு 5,000 பவுன் வருமானம் உடையவராவர். 6.6. மில்லியன் வருமானம் பெறுவோரில் வரி நீக்கிய பின் 250 முதல் 499 பவுன் வரையும் 5.6 மில்லியன் பேரில் ஆண்டு வரி நீக்கி 500 முதல் 749 பவுன் வரையும் 8.2. மில்லியன் வருமானத்தினரில் ஆண்டுக்கு வரி நீக்கி 1,000 பவுனும் பெறுவோர் ஆவர். தனி நபர் சொத்துக்கள் கூடிக் கொண்டே இருக்கின்றன. 13½ மில்லியன் மக்கள் 1967-ல் 5,000 பவுனுக்குரிய சொத்துக்களும், 50,000 பேர் 1,00,000 பவுனுக்குரிய சொத்துக்களும் உடையவர்களாவர். சராசரி சம்பாத்தியம் விலைகளைக் காட்டிலும் கடந்த சில ஆண்டு களில் உயர்ந்துள்ளது. ஆடவரைக் காட்டிலும் பெண்டிர்க்குக் குறைவாகவே கூடியுள்ளது. ஆடவரின் சராசரி சம்பாத்தியத்தில் பாதிதான் பெண்டிரின் சம்பாத்தியமாகும். எனினும் சமவேலை, சமக்கூலி என்பது ஏற்பட்டு வருகிறது. உடலை வருத்தி உழைக்கும் 18 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கட்கும் கூலி உயர்ந்துள்ளது. பொருளாதாரப் பின்னடைவில் உள்ளோர், ஓய்வு பெற்றோர், தந்தையில்லாத குடும்பத்தினர், நிறையக் குழந்தைகளுடைய குறைந்த கூலி பெறும் குடும்பங்களே ஆகும். நுகர்வோர் செலவு 1958 லிருந்து ஏறுமுகமாகவே உள்ளது. 1918 முதல் 1968க்குள் 32 சதவீதம் உயர்ந்துள்ளது. உணவு, புகையிலைச் செலவு குறைந்தும், வரிகள் கூடியும் உள்ளன. 1968-ல் வாடகைச் செலவு 12 சத வீதமும், எரிபொருள் விளக்குச் செலவு 5 சத

நுகர்வோர் செலவு 1958, 1968



படம் 7

(மூலம் - பிரிட்டன் 1970 - கையேடு)

வீதமும், எரிபொருள் விளக்குச் செலவு 5 சதவீதமும், வாகனங்கள் செலவு 12½ சதவீதமும் ஆகும். படம். 6. இதனைக் காட்டும்.

வாரத்துக்குச் சராசரியாக வேலை நேரம் 40 முதல் 42 மணியாக உள்ளது. ஆனால் விரும்பிக் கூடுதல் வருமானம் பெறக் கூடுதல் நேரம் வேலை செய்வதுமுண்டு. சாதாரணமாக வாரத்துக்கு 5 நாட்களே வேலை நாட்களாகும். சில இடங்களில் 6 நாட்களும் உண்டு. மிகவும் குறைந்த ஓய்வு உடையவர் பெண்டிரே ஆவர். ஓய்வு பெற்றோரும் ஓய்வு பெற இருப்போரும் ஓய்வு கால வேலைத் திட்டங்களில் அதிக அக்கறை கொண்டுள்ளனர்.

நாட்டின் முன்னேற்றத்துக்குப் பெரிதும் உதவக் கூடிய கல்வி, பயிற்சி பெறுவதற்கு வாய்ப்புக்கள் பெருகியுள்ளன, பள்ளிசெல் வயதான 15 வரை முழுநேரம் கற்பவர்கள் எண்ணிக்கை உயர்ந்து வருகிறது. பல்கலைக் கழகங்களில் இப்போதுள்ள பெரும்பாலான மாணவர்கள் இந்தத் தலைமுறையின் முதல் பட்டதாரிகளாவர். இவர்களது பெற்றோர்கள் அநேகமாகப் பல்கலைக் கழகப் படிப்பு அறியாதவர்களாவர் என்பதிலிருந்து கல்வி வளர்ச்சி, வாழ்க்கை வசதிகளில் எத்துணையளவு பங்கு வகிக்க ஆரம்பித்துள்ளது என்பது விளங்கும். உடல் உழைப்புள்ள சாதாரணக் குடும்பம், நடுத்தரக் குடும்பம் என்ற வேறுபாடுகள் வளர்ந்து வரும் நாகரீகத்தாலும், அறிவுப் பெருக்கத்தாலும் குறிப்பாக மாணவர்கள் இடையே மறைந்து வருகின்றன.

மக்களின் உணவூட்டம் (Nutrition) உயர்ந்தே வருகிறது நாட்டில் பல்வேறு ஆரோக்கியக் கழகங்களும், மருத்துவக் கழகங்களும் பெரிதும் இதில் பங்கு கொண்டுள்ளன. நல்லுணவின் அவசியம் குறிப்பாக வீட்டு மனைவியரால் உணரப்பட்டு வருவதாலும், நல்ல பொருட்களை விற்பனையகங்கள் அளிப்புச் செய்வதாலும் சராசரி உணவின் தரம் உயர்ந்துள்ளது. மாவு, ரொட்டி உண்பது குறைந்துள்ளது. காபியை விடத் தேயிலை அதிகம் அருந்தப்படுகிறது. இனிப்பு மிட்டாய்கள் நுகர்வு கூடியுள்ளது. ஒயின் மீது செலவு கூடியுள்ளது. 10 ஆண்டுகட்கு முன்பு 88 மில்லியனாக இருந்த மதுச் செலவு 203 மில்லியன் பவுனாக உயர்ந்துள்ளது. நுகர்வோர் செலவு 26லிருந்து 21 சதவீதமாகக் குறைந்துள்ளது. துணிமணி, காலணிச் செலவு 8 சதவீதமாகும். உடைகள், குறிப்பாக இளைஞர்களது உடைகள் புரட்சிகரமாக மாறியுள்ளன. நுகர்வோர் குழு, அரசின் உதவியுடன் அத்தியாவசியப் பொருட்களில் தரமானவற்றை மக்களுக்குக் கிடைக்கும்படிச் செய்கிறது.

ஓய்வு நேரம், வார விடுமுறைகள் பெரும்பாலும் வீட்டிலேயே கழிகிறது. "கைக் கருவிகள்" அதிகம் விரும்பப்பட்டு, "செய்து பார்" (Do it yourself) முறைப்படி வீடுகளில் தச்சு வேலை, தோட்டக்கலை போன்றவை செய்யப்படுகின்றன. நண்பர்களைச் சென்று கண்டு வருதல், மிருகங்கள் வளர்த்தல் போன்ற பொழுது போக்குகள் அதிகச் செலவில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு வீட்டிலும் அநேகமாகத் தொலைப்படக் காட்சிக் கருவிகள் உள. ஆனால் அவர்களின் வெளி நடவடிக்கைகளையோ, படக் காட்சிச்சாலை, நாடகச்சாலை ஆகியவற்றுக்குச் செல்வதையோ சமூகப் பழக்க வழக்கங்களையோ இது பாதிக்கவில்லை. அங்ககினர்கள், குழந்தைகட்கு இது மிகவும் உதவுபடியாக உள்ளது. மேலும் பொழுது போக்குகள், மீன் பிடித்தல், படகு விடுதல், பத்திரிகை படித்தல், நூல் நிலையங்கட்குச் செல்லுதல், சமூக, பொருளாதார, அரசியல் பத்திரிகைகள் படித்தல், தோட்டங்கள் பராமரிப்பு, கிராமபோன், டேப் ரிகார்டர் போன்றவற்றில் சங்கீதம், குறிப்பாகத் தற்போது பிரபலமடைந்து வரும் டாப்டென், டாப்ட்வென்டி (Top Ten, Top Twenty) போன்றவற்றை ரசித்தலாகும். வீட்டுக்கு வெளியில் படக் காட்சிகள் செல்லுதல், இளைஞர்கட்கு, குழந்தைகட்குப் பெரும் பொழுது போக்காகும். 200 நாடகச் சாலைகளும், 2000 படக் காட்சிச் சாலைகளும் உள்ளன. சங்கீதக் கச்சேரிகளும் நடனங்களும் முக்கியமானவை ஆகும். நடனமாடும் இடங்களும், நடனப் பள்ளிகளும் பல இருக்கின்றன. கால்பந்துப் போட்டிகளுக்கும், குதிரைப் பந்தயங்களுக்கும் அதிகம் மக்கள் பந்தயம் கட்டுவதும், சூதாடுவதும் நடப்பில் உள்ள பொழுது போக்குகளாகும். பூப்பந்தாட்டம், கோல்ப், குதிரைச் சவாரி, மீன் பிடித்தல், கால்பந்தாட்டம், பனிச் சறுக்குதல், படகு விடுதலும் முக்கியமான விளையாட்டுக்களாம். இவற்றில் தங்கள் ஓய்வு நேரத்தை மக்கள் செலவு செய்கின்றனர். வயது, தொழிலுக்குத் தக்கவாறு, விருப்பத்துக்குத் தக்கபடி சங்கங்கள், அல்லது குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுச் செயல்படுகின்றன. குறைந்தது 35 மில்லியன் மக்களாவது ஆண்டுதோறும் விடுமுறையில் சுற்றுலாச் செல்கின்றனர். பத்தில் மூவர் வெளிநாட்டுக்கும், பலர் கார்களில் உள்நாட்டிலும் சுற்றுவதுமாக உள்ளனர்.

1958-ல் சொந்தக் கார் வைத்திருந்தோர் 4.6 மில்லியனாகும். அது 1968-ல் 10.8. பேராக உயர்ந்துள்ளது. மோட்டார் சைக்கிள் 1.3 மில்லியன் பேரிடம் உள்ளது. ஐவருக்கு ஒருவர் சொந்தக் கார் உடையவராவர்.

இவை எல்லாம் பிரிட்டனின் வளர்ச்சியைக் காட்டுகின்றன. இதன் வளர்ச்சிக்கு ஏற்றவாறு திட்டங்கள் தீட்டப்படுவதும், மாற்றியமைக்கப்படுவதும் அவசியமானதாகும். அதற்கேற்ற பொருளாதார வளர்ச்சியும் மிக அவசியமானதாகும். அவற்றில் மிக முக்கியமாகப் பொருளாதார மேம்பாட்டுக்கான பல கழகங்களும், குழுக்களும், நாட்டின் வளமைக்காகப் பல்வேறு முயற்சிகளைக் கைக்கொண்டுள்ளன. கனி வளங்களைத் தவிர பிரிட்டனில் இயற்கை வளங்கள் மிகுதி என்று கூறவியலாது. தனது கனிவளங்களைக் கொண்டே பொருளாதாரத் துறையில் பிரிட்டன் உச்ச நிலையை எவ்வாறு அடைந்தது என்று பல்வேறு அத்தியாயங்களில் கூறப்பட்டுள்ளது. இயற்கை வளங்கள் குறிப்பிடத்தகுந்ததாக அதிகமில்லை. விவசாயச் செழிப்போ, காட்டு வளங்களோ, மலைகள், நதிகளால் பெரும் பலன்களோ குறிப்பிடத் தக்க அளவில் இல்லை என்றாலும் துறைமுகங்களின் பெருக்கத்தால் வாணிபச் செழிப்பும், மீன் பிடித்தல் போன்றவைகளும் உயர்ந்துள்ளன. தொழில் மயமான நாடான பிரிட்டன் கடந்த நூற்றாண்டில் உலகில் முதலிடத்தைப் பெற்று இழந்து விட்டாலும் அதன் தொழில் வளத்தின் அடிப்படையிலேயே முன் சொல்லப்பட்ட வாழ்க்கை வசதிகளைத் தன் மக்களுக்குத் தர முடிந்துள்ளது என்றால் அதுவே உண்மையாகும். அந்நாட்டின் தனிக் குடும்பங்கள், பொருளாதாரச் சூழ்நிலை, வட்டார, தேசீய மட்டத்தில் மிகவும் வித்தியாசம் உடையனவாகவே உள்ளன. கொஞ்சம் கொஞ்சமாகப் பழைய கட்டுக்கோப்பும் அமைப்புக்களும் மாறி, நவீன பாதையில் நாடு உருவாக ஆரம்பித்துள்ளது. தொழில் மயமான பிரிட்டன் கணக்கீடுக் கருவிகள் போன்றவற்றையும், நவீன கருவிகளையும் உருவாக்கி வாழ்க்கையில் பல வசதிகளை ஏற்படுத்தி வருகிறது. இன்றைய பிரிட்டன் சமூக, அரசியல், சமய நிறுவனங்களையும் பிற அமைப்புக்களையும் மாற்றி, பழமையை அகற்றி புதுமைப் பொலிவுடன் விளங்கச் செய்வதன் மூலம் மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தைப் புறவாழ்விலும், அகவாழ்விலும் மேம்பாடடையச் செய்ய முயன்று வருகிறது.

12. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டிலும், இருபதாம் நூற்றாண்டிலும் பிரிட்டனின் தொழில், வாணிபக் கொள்கைகளும் அதன் விளைவுகளும்

தொழிற் கொள்கைகள் — தொழில்களின் நிலை:

தொழிற்புரட்சியின் காரணமாகப் பல தொழில்கள் பிரிட்டனில் உருவாயின. அவற்றில் மிக முக்கியமானவை துணித் தொழில், நிலக்கரிச்சுரங்கத் தொழில், இரும்பு-எஃகுத் தொழில், பொறியியல் தொழில் ஆகியவையாகும். உலகிலேயே, முதல் தொழில்மயமான நாடாக பிரிட்டனே திகழ்ந்தது. அதற்குக் காரணம் சோதனை நிலையிலிருந்தாலும், அன்று உருவாகி இருந்த அதன் சிறந்த தொழிற் கொள்கைகளாம். அவை உருவானதற்குச் சாதகமான சூழ்நிலைகள் ஒருபுறமிருக்க, அவற்றின் முன்னோடியாகப் பிரிட்டன் திகழ்ந்ததில் பெருமை உண்டெனிலும் துவக்கிவைத்த அந்நாடு தளர்ச்சியுற்ற பிறகே அதன் இடம் பிறநாடுகளால் நிரப்பப்பட்டன. முன்னோடியாகத் திகழ்ந்த அது நிபுணர்களையும், தொழிலாளி யும், முதலிலேயே தன்னகத்தே கொண்டதாயில்லை என்பது குறிப்பிடத் தகுந்ததாகும். நாளடைவிலேயே தொழில்கள் வளர்ச்சி யடைந்த் வேகத்தில் அதற்கான நிபுணர்களையும், தொழிலாளி யும் அது உருவாக்கித் தந்தது. அது சோதனைகளைச் செய்து வெற்றி பெறும்வரை அடைந்த இன்னல்களை, அதனைப் பின்பற்றிய நாடுகளால் தவிர்க்க முடிந்தது. உருவாக்கப்பட்ட அதன் பல இயந்திரங்களை இயக்கப் பிறநாடுகளால் முடியவில்லை என்பதே அதன் பொறியியற்கலையின் அனுபவத்தையும், அறிவையும் காட்டியது. எனவே அது உற்பத்தியில் முதலிடத்தை வகித்த தற்குக் காரணமாய் அமைந்ததுடன், அது உலகின் தொழிற் கூடமாக விளங்கவும் உதவிற்று எனலாம். இன்று தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள ஒவ்வொரு பதினான்கு பேருக்கும் ஒருவர் விவசாயத்

தில் ஈடுபட்டுள்ளனர். உற்பத்திப் பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகளில் இது மூன்ருவது இடத்தை வகிப்பது அது உலகின் தொழிற்சாலையாயிருந்தது என்ற உண்மையை நிரூபிக்கிறது. 19 ஆம் நூற்ருண்டின் இறுதியிலும், 20 ஆம் நூற்ருண்டின் துவக்கத்திலும் மேலும் பல புதிய தொழில்கள் உருவாயின. கப்பல் கட்டுதல், கனரகப் பொறியியல் இயந்திரங்கள், மின் அணுக்கருவிகள், தொழில்களுக்கான உதிரி உறுப்புக்கள், எண் ணெய்த் தொழில், ஆடைகள் தயாரித்தல், செயற்கைத் துணி வகைகள், இரசாயனத் தொழில் போன்றவை பல்வேறு சாதகமான சூழ்நிலைகளாலும் அரசின் ஊக்கம், உற்பத்திக் கொள்கை, கட்டுப் பாடுகள் ஆகியவற்றின் விளைவாகவும் உருவாயின. அவைகள் எவ்வாறு எவ்விடங்களில் உருவாயின போன்ற விபரங்கள் " தொழில்களும், ஏற்றுமதிகளும் " என்ற அதிகாரத்திலும், பிற விடங்களிலும் விரிவாக விளக்கப்பட்டுள்ளன.

18-ம் நூற்ருண்டில் ஏற்பட்ட பல கண்டு பிடிப்புகளின் விளைவாக நன்கு வளர்ச்சியுற்றிருந்த துணித் தொழில், இரும்பு, எஃகுத் தொழில், நிலக்கரித் தொழில், கப்பல் தொழில் ஆகியவை முதல் உலகப்போருக்குப் பின்னர் வீழ்ச்சியடைய ஆரம்பித்தன. பின்னர் ஏற்பட்ட மந்த நிலையின் காரணமாக மேலும் வீழ்ந்தது. இரண்டாம் உலகப்போரின் போதும் அதேநிலை ஏற்பட்டது. அதன் பின்னர் அரசின் பலதரப்பட்ட கொள்கைகள், கட்டுப்பாடுகள், சட்டங்கள் திட்டங்களின் மூலமாக அவை கொஞ்சம் கொஞ்ச மாக வளர்ச்சியடைய வழிகள் ஏற்பட்டன. இத்தொழில்களின் வீழ்ச்சிக்குத் தனித்தனியாகப் பல காரணங்கள் உண்டெனிலும் அவை பிற்காலத்தில் எவ்வாறு வளர்ச்சி குன்றி, பிரிட்டன் தன் இடத்தை இழக்க நேரிட்டது என்பதற்கான முக்கிய காரணங்கள் வருமாறு:—

பிறநாடுகளும் தொழிற்துறையில் வளர்ச்சியுற்றன. பத்தொன் பதாம் நூற்ருண்டின் உலகின் தொழிற் கூடமாயிருந்த பிரிட்டன் இருபதாம் நூற்ருண்டில் அதன் இடத்தை இழந்தது. ஐக்கிய நாடுகளும், ஜெர்மனியும் முதல், இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றன. அங்காடிகளும், ஏற்றுமதியும் பிரிட்டனுக்குக் குறை வாயின. உலக வாணிபத்தில் பிரிட்டனின் பங்கு குறைந்தது. வளர்ந்துவந்த அந்நாடுகள் பாதுகாப்புக் கொள்கையைக் கடைப் பிடித்தும் பல தடைகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டும் நாட்டில் உற்பத்திப் பெருக்கத்துடன் பிற நாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்ய விழைந்தன. தேசீயப் பொருளாதார வளர்ச்சி இதற்கு வழி கோலியது. இந்தியா போன்ற நாடுகளில் பிரிட்டிஷ் பொருட்கள்

பகிஷ்கரிக்கப்பட்டதுடன், சட்டமறுப்பு இயக்கங்களில் ஈடுபட்டது பிரிட்டனின் வாணிப வளர்ச்சிக்குக் குந்தகம் விளைவித்தது, பிரிட்டனின் தொழில் வளர்ச்சி பிறநாடுகளின் அங்காடிகளையும். கச்சாப் பொருட்களையும் நம்பியேயிருந்தது. அவற்றின் இறக்கு மதிக் குறைவும், அங்காடிகளின் இழப்பும் அதன் தொழில்களைக் கடுமையாகப் பாதித்தன. பருத்தித் தொழிலைப் பொருத்தமட்டில் இந்தியா, சீனு, ஜப்பான், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் போன்ற வற்றில் பருத்தித் தொழில் ஏற்பட்டதுடன், வெளிநாட்டுப் பருத்தி இறக்குமதி தடைப்பட்டதால் அத்தொழில் பாதிக்கப்பட்டது. இரும்பு, எஃகுத் தொழில் பல நாடுகளில் குறிப்பாக ஜெர்மனி போன்ற ஐரோப்பிய நாடுகளிலும், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளிலும் முன்னேறின. நல்ல ரக எஃகு, இரும்பு குறைந்த செலவில் தயாராயின. பிரிட்டனின் தேனிரும்புத் தேவை குறைந்தது. எஃகின் தேவை உயர்ந்தது. நிலக்கரித் தொழிலில் நிலக்கரிக்குப் பதிலாக எண்ணெய், மின்சக்தி, போன்றவை உபயோகத்துக்கு வந்தன. நிலக்கரி குறைந்த செலவில் அதிகமாக வெட்டியெடுக்கப் பல நடவடிக்கைகளை மற்ற நாடுகள் எடுத்தன. தொழில் நுட்பத் திறன் கூடியது. கப்பல் தொழிலிலும், கப்பல் கட்டுதல், பழுது பார்த்தல் முதலியவற்றைச் செய்ய பிறநாடுகளைக் காட்டிலும் பிரிட்டன் அதிக பணம் கேட்டதால் அதுவும் முன்னேற இயல வில்லை. சில முக்கியத் தொழில்களில் முன்னேற்றம் ஏற்படுத்து வதற்காக அரசு உடனடியாகத் தலையீடு செய்தது.

அரசின் தலையீடும், நாட்டுடைமையாதலும் :

பருத்தித் தொழிலைப் பொறுத்தமட்டில் அதனை நசித்து விடாமல் பாதுகாக்க அரசு 1938-ல் "பருத்தி வாணிப உதவிச் சட்டத்தை" (Cotton Industry Enabling Act) உருவாக்கியது. அதன்படி பருத்தித் தொழில் வாரியம் (Cotton Industry Board) ஏற்பட்டது. அது ஆலைகளையும், விலைகளையும் கட்டுப்படுத்தியது. அத் தொழில் முழுவதையும் மாற்றியமைத்தும், பேரரசில் அதன் உற்பத்தித் தொழிற்கட்டு அங்காடிகளை, ஏற்படுத்தவும் உதவி யது. அதே போல நலிந்து வந்த இரும்பு, எஃகுத் தொழில்களைக் காப்பாற்ற 1932-ல் வெளிநாட்டு இரும்பு எஃகு இறக்குமதியைத் தடை செய்தது. தேசீய இரும்பு எஃகுத் தொழிற் குழுவை (National Committee of Steel Industries) ஏற்படுத்தி அதன் அபிவிருத்திக்கு உதவியது. வங்கிகளின் தொழில் அபிவிருத்தி நிறுவனமும், இங்கிலாந்து வங்கியின் கிளையான பத்திரங்கள் நிர்வாக ட்ரஸ்ட்டும் (Securities Management Trust) இத் தொழி லில் அபிவிருத்திக்கான நிதி உதவி செய்தன. இதனால் உள்

நாட்டு வாணிபம் உயர்ந்தது. 1936-ல் பிரிட்டிஷ் இரும்பு எஃகுத் தொழிற்கூட்டு (British Iron and Steel Federation) ஏற்பட்டு 1934-ல் ஏற்பட்ட ஏற்றுமதியளவின் அடிப்படையில் பன்னாட்டு அங்காடியில் அதன் பொருட்களுக்கு நிர்ணய அளவு ஏற்பட்டது. பின்னர் போர் ஆரம்பித்ததும் இத் தொழில் முன்னேற்றம் பெற்றது. அதேபோல வளர்ச்சி குன்றி வந்த நிலக்கரித் தொழிலில் 1928-ல் "ஐந்து கவுண்டிகளின் திட்டம்" (Five counties Scheme) ஏற்பட்டது. இது சரியாக அமுல் நடத்தப் பெருமையால் சுரங்கச் சட்டம் (Coal Mines Act) ஏற்பட்டது. அது இணைப்புக்களை ஏற்படுத்தவும், புனரமைப்புக்கும் வழி செய்தது. 1937-ல் ஏற்பட்ட நிலக்கரிச் சட்டம் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்தாலும் இத்தொழில் நிலக்கரி வாரியம் ஏற்படும்வரை சீராகவே நடைபெறவில்லை. பல தொழில்களிலும் மந்தநிலை அல்லது தளர்ச்சி ஏற்பட பல காரணங்கள் உண்டு. உற்பத்திக்கு அதிகச் செலவானது, அமைப்புக்கள், கருவிகளின் தரக் குறைவு, அவற்றில் எவ்வித மாற்றத்தையும் விரும்பாத பழமை விரும்பிகளான அதிபர்களின் மனப்போக்கு, கூலி உயர்வு கோரிக்கைகள், அரசின் நிதிக் கொள்கை ஆகியவை மிக முக்கியமானவையாகும். இக்குறைகட்கு மருந்தாகத் தொழிற்கட்சியினர் எல்லா முக்கியத் தொழில்களையும் நாட்டுடைமை யாக்கக் கோரினர். 1945-ல் ஏற்பட்ட அட்லி அரசு, இதைச் செயல் படுத்த விழைந்தது. எனவே கட்டுப்பாடுகள், தடைகள், தலையீடுகள் அதிகரித்துக் கடைசியாக நாட்டுஉடைமையில் போய் நின்றது. இரண்டாம் உலகப்போருக்கு முன் ஏற்பட்ட அமைப்புக்கள் யாவுமே தொழில் துறையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட உதவும் என்று எண்ணப்பட்டது. அவ்வாறு ஏற்பட்ட சில தானியங்கிகளாயும், சில அரசின் உதவி பெற்றதாயுமிருந்தன. அவை சீராக அமையவில்லை. ஆனால் நாட்டின் நலம் மட்டுமே கருத்தில் கொள்ளப்பட்டது. சோஷலிசக் கருத்துக்களின்படி உற்பத்தி, விநியோகம், பரிமாற்றம் எல்லாமே பொது நிர்வாகத்தின் கீழிருத்தல் நலம் எனக் கருதப்பட்டது. 1946-ல் கருவூலமும், வங்கியும் இணைந்து செயல்படுவதன் மூலம் நிதித் துறை நன்கு செயலாற்ற வழிபிறக்கும் என்று கருதப்பட்டதால் இங்கிலாந்து வங்கி 1946-ல் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. அது பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இன்றியமையாததாகக் கருதப்பட்டது. நிலக்கரி பற்றி ஆராய முன்பு பல அரச குழுக்கள் ஏற்பட்டிருந்தன. திறன் இல்லாத பழமை விரும்பிகளால் நடத்தப்பட்ட அத்தொழிலில் புதுமையைப் புகுத்த அவர்கள் விரும்பவில்லை. தொழில் நுட்பமோ, முதலீடோ அதிகரிக்க அவர்கள் விரும்பவில்லை. எனவே 1947-ல் அது நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. தேசிய நிலக்கரிக் கழகம் (National Coal Board) உருவாயிற்று.

அது தொழிலைச் சீர்திருத்தியும், சிறு சுரங்கங்களை இணைப்பு செய்தும், விற்பனை, தொழிலாளர்கள், தொழில் அமைப்பு போன்ற பல பிரச்சினைகளை ஆராய்ந்து அபிவிருத்திக்கு வழிகோலியது. அது விசை எரிபொருள் அமைச்சுக்குப் பொறுப்பானதாகும். பல ஆராய்ச்சிகள் நடத்தியும், வட்டாரக் கிளை அலுவலகங்கள் மூலமும் செயல்படுகிறது. நிர்வாகி, தொழிலாளி தகராறு ஏற்படாது பார்த்துக் கொள்வதும் அதன் வேலையாகும். வாயு தயாரிப்பு, சிறுநிறுவனங்களாலும், நகராட்சிகளாலும் நிர்வகிக்கப்பட்டு சிக்கனமற்றதாயிருந்ததால் அதை அரசு 1948-ல் நிர்வாகத்தை ஏற்று "வாயுக் குழு" (Gas Council), "பிராந்திய வாயுக் கழகம்" (Area gas board) ஆகியவற்றிடம் ஒப்படைத்தது. மின்சக்தி உற்பத்தி 1948-ல் அரசால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு "மின் கழகம்", "மத்திய மின் உற்பத்தி வாரியம்", "பிராந்திய மின் வாரியம்" போன்ற அமைப்புக்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. "தேசிய மின் குழு" (National Electricity Commission) புது நிலையங்களை உருவாக்கும் பொறுப்பினை உடையது. "பிரிட்டிஷ் மின் ஆணைக்குழு" நாட்டின் உயர்ந்த அதிகாரம் கொண்ட அமைப்பாகும். இவையனைத்தும் எரிபொருள் விசை அமைச்சரின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள அமைப்புக்களாம். போக்குவரத்துத் துறையை பொதுநலனை உத்தேசித்தும், ஒன்றுக்கொன்று தொடர்புள்ளதாயிருக்கவேண்டும் என்றும், தீமை பயக்கும் போட்டிகளைக் களையவும் 1947-ல் ஏற்பட்ட போக்குவரத்துச் சட்டப்படி அரசு ஏற்றது. போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் ஒரு குழு ஏற்பட்டதுடன், பல பிராந்திய வாரியங்களையும் ஏற்படுத்தியது. அவற்றை நிர்வகிக்க இருப்புப்பாதை நிர்வாகக் குழு; சாலைப் போக்குவரத்து நிர்வாகக்குழு; துறைகள், உள்நாட்டு நீர்வழி நிர்வாகக் குழு; இலண்டன் போக்குவரத்து நிர்வாகக் குழு; சிற்றுண்டிச் சாலை நிர்வாகக் குழு என்பன ஏற்பட்டன. விமானப் போக்குவரத்து, பிரிட்டிஷ் வான்வழிக் கழகம், பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய வான்வழிக் கழகம், பிரிட்டிஷ் விமானத்துறை ஆணைக்குழு என்பவற்றிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டன. அணுசக்தி உற்பத்தி ஐக்கிய அரசின் அணுசக்தி ஆணைக்குழுவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இரும்பு எஃகுத் தொழில் பல எதிர்ப்புக்களுக்கிடையில் 1949-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி 1951-ல் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் சில காலங்கழித்துத் தனியார் உடைமைகளாகச் சில மாற்றப்பட்டன.

நாட்டுடைமையாக்கப்படும் கொள்கைகளைப் பற்றிப் பல எதிர் வாதங்கள் கிளம்பின. அவற்றை நிர்வகிப்பவர்கள் கட்சிக் கொள்கைகளை மறக்கக்கூடும், போட்டி இல்லாததால் ஊக்கமும், உற்பத்தியும் குறையும் எனக் கூறப்பட்டது. ஆனால் அதை

ஏற்படுத்தியவர்கள் எண்ணியதைப் போல இங்கிலாந்து ஒரு சோஷலிச நாடாகவோ, முதலாளித்துவ நாடாகவோ உடனே மாறிவிடவில்லை. அங்குக் கலப்புப் பொருளாதாரமே நிலைத்தது. தனியார், அரசுத் தொழில் நிர்வாகங்கள் உள்ளன என்றாலும் தனியார் தொழிலை நாட்டின் நலன் கருதி அரசு கட்டுப்பாடு செய்ய இயலும். அமெரிக்காவைப் போலவே இங்கிலாந்திலும் முதலாளி, தொழிலாளி மோதல் ஏற்படவில்லை. அங்குப் பொது வுடைமை நுழைய இயலவில்லை. ஆனால் அரசின் இத்தகைய தொழிற் கொள்கைகட்கும், நாட்டுடைமையாக்க ஆர்வம் காட்டு வதற்கும் காரணங்கள், தொழிற் கொள்கைகளின் அடிப்படையில் மட்டுமே எழுந்ததல்ல. தங்கள் நாட்டை உலகில் உயர்ந்ததாக்க, பலமிக்கதாகச் செய்ய வேண்டும் என்ற தேசிய உணர்வும்; வகுப்புவாத வெறி ஏற்பட்டு முதலுக்கும், தொழிலுக்கும் மோதல் ஏற்படாமல் பாதுகாக்க அரசின் முயற்சியும்; சோஷலிச விளம்பர மும்; வேலையின்மை ஏற்படாமல் தடுக்கவும்; பிற காரியங்களுக்காக அரசின் உதவியை எதிர்பார்க்கும் பொருளாதார மந்த நிலையும்; போர் ஏற்படும் பயமும்; போரில் வெற்றி பெற வேண்டிய நடவடிக்கையை எடுக்கவும்; போரின் பின்னர் தேவையான புனரமைப்புக்களின் மூலம் பொருளாதாரச் சரிவையும், சீரழிவை யும் சரிசெய்ய அரசு நடவடிக்கைகள் எடுக்க நினைத்ததுமே காரணங்களாகும். நாட்டுடைமையாக்குதல் மூலம் அரசு அவசிய மான கட்டுப்பாடுகளை விதித்து நாட்டின் பொருளாதார அபி விருத்தியை ஏற்படுத்த நினைத்தபடி தலையிடவும், தொழிற் துறையைத் தயக்கமின்றிப் பல வழிகளில் முன்னேற்றவும் கட்டுப் பாடு செய்வதுடன் ஊக்கவும் இயலும். நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட இத்தொழில்களுக்குப் பொறுப்பானவர் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சராவார். எனவே, தொழிற்கொள்கைகளைப் பொறுத்த மட்டில் அவை பாராளுமன்றங்களாலேயே தீர்மானிக்கப்படுகின் றன. ஆண்டு அறிக்கைகள், கணக்குகள் மேல் விவாதங்களும், கேள்வி, பதிலும், தொழில்கள் பற்றிக் கொள்கைகளை உருவாக் கவும், சரியான வழிகளில் நடத்திச் செல்லவும் பாராளுமன்றங்கள் மூலம் முடிகின்றது. தொழில்துறையின் பொருளாதார நிதி, விலைக் கொள்கைகளும் பாராளுமன்றத்தால் உருவாக்கப்படுகின்றன என்றால் மிகையாகாது. பாராளுமன்றத்துக்கு எளிதாக அறிக்கை கள் சமர்ப்பிக்கப் பொதுச்சபைக் குழு ஒன்று 1957-ல் ஏற்படுத்தப் பட்டது. அவ்வறிக்கைகள் பல்வேறு தொழில்களைப் பற்றி, அமைச்சின் கட்டுப்பாடு, நிர்வாகங்களின் அமைப்பு, நிதி நிலை, பொதுக் கொள்கைகள் பற்றி விவாதங்களுக்கு உதவியாக அமை யும். பிற நாடுகட்குப் பிரிட்டனின் சோதனைகளும், ஆராய்ச்சி களும் உதவின. முன்னோடியான பிரிட்டன் அதிகம் செலவு

செய்தும் சிரமப்பட்டும் பல கண்டுபிடிப்புகளை ஊக்குவித்தது. அவை பின்னுல் பிற நாடுகளால் எளிதில் ஏற்றுக் கொள்ளப் பட்டும், திருத்தப்பட்டும் தொழில்களில் புகுத்தப்பட்டன. அவை பிற நாடுகளில் வளர்ச்சிக்கு உதவின. எனவே பிற நாடுகள் புகுத்திய நவீனக் கருவிகளையும், முறைகளையும்; உடனடியாகப் பழைய கருவிகளையும், முறைகளையும் உதறிவிட்டுப் பிரிட்டன் புதினப்படுத்த இயலவில்லை. எனவே வாணிபத் தளர்ச்சி, உற்பத்தியில் தலைமை தாங்க இயலாமை, உற்சாகமின்மை, முக்கிய நிரந்தரத் தொழில்களில் மட்டுமே கவனம் செலுத்துதல், உலகப் பொருளாதாரத்தில் ஏற்பட்டுள்ள புரட்சிகரமான மாற்றங் களுக்கேற்ப தன்னை மாற்றி யமைத்துக்கொள்ள இயலாமை, அவ்வாறு மாற்றியமைத்துக் கொள்ள ஆரம்பித்தால் சமூகத்தில் சிக்கல்களும், பண விரயமும் ஏற்படும் என்ற பயம் ஆகியவை பிரிட்டனை அதன் முதலிடத்திலிருந்து கீழிறக்கி விட்டன. உலக மந்த நிலை ஏற்பட்டவுடன் அதன் வீழ்ச்சி விரைவு பெற்றது. 1914 வரை உலக நிதி மையம் இலண்டனுயிருந்தது. ஆனுல் போருக்குப் பின்னர் அது நியூயார்க், பாரீஸாக மாறியது. பன்னுட்டு நிதி நிலை முற்றிலும் மாறுபட்டதாகிவிட்டது. பிரிட்டன் கடனளி நாடாக இருந்து கடனாளி நாடாக ஆயிற்று. பொன் திட்டத்தைக் கைவிட்டு, பிறகு மேற்கொண்டதும் 1928 வரை இங்கிலாந்து வங்கியும், கருவூலமும் நாணயப் புழக்கத்தை அதிகரித்தாலும் பாதகமான அயல்நாட்டுச் செலுத்துநிலை ஏற் பட்டதும் பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி, தொழில், வாணிபம், அதன் நிதி நிலை முதலியவற்றை வெகுவாகப் பாதித்து அதைப் பின்னடையச் செய்தன.

அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் :

அரசு இக்கட்டான இந்நிலையிலிருந்து தன்னை விடுவித்துக் கொள்ளப் பல நடவடிக்கைகளைக் கைக்கொண்டது. தொழில்களை ஊக்குவிக்க நவீன முறைகளைக் கையாளவும், தொழில் துவக் கத்திற்கும், முதலீடு செய்வதையும் அனுமதி பெற்றுச் செய்ய ஏற்பாடு செய்தது. ஒரே இடத்தில் ஒரே மாதிரியான தொழில் களைத் துவக்குவதைத் தடுத்து, புதிய தொழில்களைப் புதிய இடங் களில் துவக்கச் செய்தது. அயல் நாட்டுச் செலுத்து நிலையை மாற்றியமைக்க உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் மூலம் ஏற்றுமதியை அதிகரிக்க ஆரம்பித்தது. தடையிலா வாணிபத்தைக் கைவிட்டுப் பாதுகாப்புக் கொள்கைகளைக் கடைப்பிடித்து இறக்குமதித் தடை களையும் சுங்க வரிகளையும் விதித்தது. அந்நிய நாணயச் செலா வணியைக் கட்டுப்படுத்தியது. பணப்புழக்கத்தை அதிகரித்தது. முடக்கம் ஏற்பட்ட தொழில்களுக்கு உதவித் தொகை வழங்கி

யது. வேலை வாய்ப்புக்களைப் பெருக்கியது, தொழில்கள் துவக்கப் பணவுதவி செய்தது. வேலையின்மையின்போது உதவ வேலை யின்மைக் காப்பீடுத் திட்டத்தை ஏற்படுத்தியது. தொழில் அபிவிருத்திகளைச் செய்ய, கவனிக்கப் பல அமைப்புகளையும் ஏற் படுத்தியது. பி.பி.சி 1926-லும், மத்திய மின்குழு 1927-லும் இலண்டன் பிரயாணிகள் போக்குவரத்து வாரியம் 1933-லும் ஏற்பட்டன. புதிய பல தொழில்கள் துவக்கப்பட்டன. மூலதனக் குவிப்பும், ஒரே தொழிலில் பல ஆலைகள் ஏற்பட்டுத் தொழிலாளர் குவிப்பும் ஏற்பட்டதை மாற்றி, புதிய தொழில்கள் துவக்க வாய்ப்புக்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. போர்க்காலங்களில் தேவை யான பொருட்களை உற்பத்தி செய்த தொழில்களைப் போருக்குப் பிறகு புதிப்பொருட்களை உற்பத்தி செய்யத் தூண்டியது. அரசின் கட்டுப்பாடுகள், தடைகள் அதிகமாக்கப்பட்டன. பிரிட்டிஷ் உற்பத்திக்குழு (British Productivity Council) 1952ல் ஏற்பட்டது. தொழில் அபிவிருத்திக்கான வழிகளை அது ஆராய்ந்து ஆலோசனை கூறியது. பிரிட்டனின் தரமான பொருட்களின் உற்பத்தி அமைப்பும் (British Standard Industries), வாணிபக் கழகமும் இத்துறையில் அதிகப் பொறுப்புடன் செயல்படக் கூடியவையாகும். தொழில் தொடர்புச் சேவை (Industrial Relation Service), தேசியத் தொழில், எரிபொருள் அபிவிருத்தி சேவை (National Industrial Fuel Service), தொழில் நுட்பத் தகவல் சேவை (Technical Information Service) போன்றவை தொழிலபிவிருத்திக்காக உதவும் நிறுவனங்களாம். தொழிலமைப்பு களைச் சீர் செய்யவும், சட்டங்களும் அமைப்புகளும் ஏற்பட்டன. அவற்றில் குறிப்பிடத்தக்கவை "நகர்ப்புற, நாட்டுப்புற அமைப்பு கள் சட்டம்" (Town a nd Country Planning Act); "அலுவலக, தொழில் சார்பு அபிவிருத்திக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம்" 1965-ல் (Control of Office and Industrial Development Act); "வேலை வாய்ப்புச் சட்டங்கள்" 1960 (Local Employment Act); "நாட்டுப்புறத் தொழில் கடன் நிதி" (Rural Industrial Loan Fund); நாட்டுப்புறச் சமுதாயக் குழு (Rural Community Council); நாட்டுப்புறத் தொழில் பீரோ (Rural Industries Bureau). பிரிட்டிஷ் தொழில் கூட்டமைப்பு (Confederation of Bsitish Industrial); பிரிட்டிஷ் தயாரிப்பாளர்களின் தேசியச் சங்கம் (National Association of British Manufacturers); பிரிட்டிஷ் வணிகச் சபை (British Chamber of Commerce) ஆகியவை களாகும். இந்நடவடிக்கைகளின் மூலம் பிரிட்டன் உலக அரங்கில் தொழில்துறையில் தான் இழந்த இடத்தைப் பெற நினைக்க வில்லை என்றாலும், அது தனது மூன்றாவது இடத்தையாவது தக்க வைத்துக் கொள்ளவும், தனது தொழில்களை மேம்பாடடையச்

செய்யவும் இவை அவசியம் என்பது தெளிவு. மேலும் உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் மூலம் ஏற்றுமதியை அதிகரித்து அதன் மூலம் அயல்நாட்டுச் செலுத்துநிலையைச் சீராக்கித் தனது பொருளாதாரத்தை விருத்தி செய்து கொள்வதுடன், உலக அரங்கில் பழம்பெரும் நாடென்று பெருமையுடன் உலவி வர மிகவும் உதவவே செய்யும். அதற்கு அடிப்படையாகவுள்ளது பிரிட்டிஷ் மக்களின் அயராத் உழைப்பு, நாட்டுப் பற்று, தங்கள் சொந்த நலன்களையும், கொள்கைகளையும் நாட்டுக்காக விட்டுக் கொடுக்கும் தியாகவுள்ளம் ஆகும். சிறந்த அரசியல் மேதைகளையும், அறிவியல் அறிஞர்களையும், தொழில் நிபுணர்களையும் மனித சமுதாய முன்னேற்றத்துக்காக முற்காலத்தில் பிரிட்டன் தந்தது என்பது சரித்திரத்தில் பெருமையுடன் குறிப்பிடப்படுவது ஒருபுறமிருக்க, தன்வசம் சிறந்த பொருளாதார நிபுணர்களும் உள்ளனர் என்பதை அதன் சமீபகாலப் பொருளாதார நடவடிக்கைகள் நிருபித்துள்ளன.

வாணிபக் கொள்கைகள் :

(Commercial Policy) :

இங்கிலாந்து வாணிபத்தில் இடைக் காலத்தில் பின்பற்றிய கொள்கைகளின் அடிப்படையிலேயே பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டிலும், பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் கண்ட பலன்களின் அடிப்படையிலேயே இருபதாம் நூற்றாண்டிலும் வாணிபக் கொள்கைகளை உருவாக்கிய காரணத்தாலும் ஒன்றுக்கொன்று வெகுவாகச் சம்பந்தப்பட்டுள்ள காரணத்தாலும் வாணிபக் கொள்கை, நூலிழை போலப் பல ஆண்டுகள் ஊடாடிச் செல்வதாலும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டினை நோக்குமுன் அதற்குச் சற்று முந்திய நிலையினையும் சிறுக நோக்குவதசியமே. இங்கிலாந்தில் பின்பற்றப் பட்ட வாணிபக் கொள்கைகளைக் காலத்திற்கேற்பவும், இயல்பினுக் கேற்பவும் கீழ்க்கண்டபடி பிரிக்கலாம் :— (1) 16-ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து 18-ஆம் நூற்றாண்டு வரையிலும் வர்த்தகத் தத்துவத்தினடிப்படையில் (Mercantilism) கடைப்பிடிக்கப்பட்ட வாணிபக் கொள்கைகள்; (2) 19 ஆம் நூற்றாண்டில் தலையிடாக் கொள்கை; (Laissez Faire) அடிப்படையில் நடைபெற்ற தடையில்லா வாணிபம் (Free Trade); (3) இருபதாம் நூற்றாண்டில் நவீனப் பொருளாதாரத் தத்துவத்தினடிப்படையில் ஏற்பட்ட பாதுகாப்புக் கொள்கையின்படி நடந்த கட்டுப்பாடுள்ள வாணிபம் (Protectionist Policy).

(1) வர்த்தகத் தத்துவம் :

வர்த்தகத் தத்துவத் தினடிப்படையில் இடைக்காலத்தில் நாட்டில் எல்லாப் பொருளாதார நடவடிக்கைகளையும் கட்டுப் படுத்தியும், ஒழுங்குபடுத்தியும் நாட்டை வலிமை பெற்றதாகவும், சுயதேவைப்பூர்த்தியடையவும் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப் பட்டன. 16-ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து 18-ஆம் நூற்றாண்டு வரை இது பழக்கத்திலிருந்த கொள்கையாகும். பொருளாதார

நடவடிக்கைகள் அனைத்துமே நகரம் அல்லது மேனருக்குள்ளேயே (Manor) அடங்கி இருந்தன. நகரத்துக்கும், கிராமத்துக் குமிடையே அதிகமான வாணிபம் நடைபெறவில்லை. மேனர் களின் குறிக்கோள் சுயதேவைப் பூர்த்தியே. உற்பத்திப் பெருக்கம் இல்லாததால் செல்வமும் பெருகவில்லை. செல்வத்தையே மைய மாகக் கொண்ட வாழ்க்கை விரும்பப்படவில்லை. அக்காலத்தில் மதப்பற்று மிகுந்திருந்ததால் பொருளாதாரத் தத்துவத்துக்கும், மதக்கோட்பாடுகட்கும் முரண் ஏற்பட்டால் மதக்கோட்பாடே வென்றது. போக்குவரத்து வசதிகள் குறைந்திருந்த அக் காலத்தில் மக்கள் பயணஞ் செய்வது அரிதாயிற்று. தேசிய உணர்ச்சி அரும்பவில்லை. பெர்துவாக, மக்கள் தனி இனத்தவர் என்றோ, தனி நாட்டவர் என்றோ, கருதாமல் கிருத்துவர்கள் என்ற எண்ணம் கொண்டிருந்தனர். மேலும் சமுதாயத்தில் பிரிவுகள் படிமுறையாக (Vertical) இல்லாமல் பக்க முறையாக (Horizontal) அமைந்திருந் தது. தான் ஒரு வியாபாரி, பண்ணையாள், கைவினைஞன் என்றே மக்கள் கருதினர்களேயன்றி, தான் ஒரு ஸ்பானியன் என்றோ, ஆங்கிலேயன் என்றோ எண்ணி வாழவில்லை.

இடைக் காலத்தின் இறுதியில்தான் தேசிய மனப்பான்மை ஏற்பட்டது. அதற்கு அடிப்படையாக நூற்றாண்டுப் போர் (Hundred years war) 15-ஆம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட மறு மலர்ச்சி போன்றவை அமைந்தன. நில மான்யத்துவம் மறைந்தது. புதிய இடங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. அரசியல், சமயம், பொருளாதாரம் போன்ற துறைகளில் தங்களின் தனித்தன்மையை உணர்ந்த நாடுகள் உருவாயின. அதில் நவீன காலம் தோன்றவாரம் பித்தது. தனியுணர்ச்சி தோன்றவும், பிற நாடுகளைப் போட்டிக் கண்ணோட்டத்துடன் காணவாரம்பித்தன. நாட்டின் சுதந்திரமே தலையாய கொள்கையாயமைந்தது. அதனடிப்படையில் மக்களைக் கட்டுப்படுத்தவும் மனிதச் செயல்கள் யாவும் அரசாங்கக் கட்டுப் பாட்டுக்குள் இருக்க வேண்டியதாயிற்று. தனிமனிதனின் நலனை விட நாட்டின் நலனே பெரிதாகக் கருதப்பட்டது. அதற்கேற்ப அரசியல், பொருளாதார, சமூக நடவடிக்கைகளை நடாத்துவது இன்றியமையாததாயிற்று. அதற்கேற்ற அதிகார அமைப்பும் நாட்டில் இருந்ததென்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

நாட்டின் வலிமை பெருக வேண்டுமென்பது வர்த்தகத் தத்துவமாயிற்று. நாட்டில் உற்பத்தி, பெருக வேண்டுமென்பது பிற்காலத்தில் தோன்றிய தலையிடாக் கொள்கையாகும். பேராசிரியர் கள் க்ளோவ் மற்றும் கோல் (Clough and Cole) கூறுவதாவது: "தேசிய அரசு தன் ஒற்றுமையையும், பலத்தையும் பெருக்குதற்

காகப் பொருளாதாரத் துறையில் 1500 முதல் 1800 வரையான காலத்துக்கே உரித்தான கருத்துக்கள், பழக்கங்களின்படி ஏற்படுத்திக் கொண்ட கட்டுப்பாடு முறையின் தொகுப்பே வர்த்தகத் தத்துவம் என்ற பெயரில் வழங்கப்படுவதாகும்" இம்முறையே வர்த்தகத் தத்துவம் (மெர்க்கண்டலிசம்) என வழங்கலாயிற்று. அதன் நோக்கங்கள் வருமாறு :

(1) நாட்டின் வலிமை பெருக வேண்டும். அதற்கான அடிப்படை உடலுறுதி படைத்த மக்கள் தொகையாகும். உணவில் தன்னிறைவு, கடலாதிக்கம், தொழில் வளர்ச்சி ஆகியவை அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகளின் கீழ் வளர்ச்சியடைவதாகும்.

(2) செல்வக் குவிப்பும், தங்கம், வெள்ளி போன்றவையே நாட்டின் செல்வம் என்று கருதி அவற்றை அதிகம் பெறுதற்கு முயற்சித்தல்;

(3) கப்பல் போக்குவரத்தை விருத்தி செய்து வாணிப வளர்ச்சியை ஏற்படுத்திச் செல்வ நிலையை உயர்த்தித் தங்கம், வெள்ளியை நாட்டுக்குள் கொண்டு வருதல்,

(4) போதிய அங்காடிகளை ஏற்படுத்தக் குடியேற்ற நாடுகளைப் பெருக்குதல்.

இவ்வடிப்படை நோக்கங்களுடன் அரசு பல்வேறு துறைகளில் செயல்பட்டது. விவசாயத்தை விருத்தி செய்வதில், குறிப்பாக உணவு விஷயத்தில் தன்னிறைவு காண விழைந்தது. போர்க் காலங்களில் உணவுப் பொருட்களுக்கு வெளிநாட்டை நம்பி இருந்தல் இயலாது. மேய்ச்சலைவிடப் பயிர் சாகுபடி செய்வதையே ஊக்குவித்தது. விவசாயத்துக்கு ஊக்கம் தரப்பட்டது. மேய்ச்சல் தரைகளை உருவாக்கல், வேலியிடல் தடை செய்யப்பட்டன. ஆட்டு மந்தைகளின் மூலம் ஆட்டு ரோமம் தயாரிப்பது வேளாண்மையை விடப் பலன் தருவதாயிருப்பினும், வேளாண்மையே ஊக்குவிக்கப்பட்டது. மேலும் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டவர்களிடையிருந்து தகுதியான வீரர்களும், மாலுமிகளும் கிடைத்துவந்தனர். விவசாயிகள் நலன் கருதி அநேக தானியச் சட்டங்கள் ஏற்பட்டன. தானிய ஏற்றுமதியைத் தடை செய்த எட்வர்ட் அரசரின் கொள்கை இரண்டாம் ரிச்சர்டால் மாற்றப்பட்டது. ஒரு குவார்ட்டர் தானியம் 6 ஷி 8 பெ.குக் குறையும்போது ஏற்றுமதி செய்வதை அரசு அனுமதித்தது. 1436-ல் ஒரு "தானியச் சட்டம்" இயற்றப்பட்டது. ஒரு குவார்ட்டர் தானியம் 6 ஷி. 8. பெ. குக் குறைவானால் தானிய இறக்குமதியைத் தடை செய்து 1463-ல் மேலும்

ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அரசாணையின்றி ஏற்றுமதி செய்வதும் கூடாதெனச் சட்டம் 1534-ல் ஏற்பட்டது. 17-ஆம் நூற்ருண்டில் அரசின் தலையீட்டின் காரணமாய் தானிய விலை ஏற்றுமதி, இறக்குமதியின் போது அதிக மாற்றமடைந்தது. 1689-ல் அதிக ஏற்றுமதி செய்யப்படும் தானியங்கட்குக் குறிப்பிட்ட கொடை தரப்பட்டது. இந்நடவடிக்கைகள் மூலமாக அக் காலத்தில் இங்கிலாந்து உணவு விஷயத்தில் கிட்டத்தட்ட தன்னிறைவு கொண்டதாயிருந்தது. இதனுல் நிலவரி உயர்ந்தது. ஆனுல் நிலச்சுவான்களிடமிருந்தே நாட்டின் வருமானம் அதிகமாகக கிடைத்தது எனக் கூறப்பட்டது.

தொழிற்துறையில் வளர்ச்சிக்காகப் பல்வேறு நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. வெளிநாட்டு வாணிபத்தை ஒழுங்கு படுத்தியும், மக்கள் நாடு விட்டு நாடு செல்வது தடை செய்யப் பட்டும், பொருட்களின் அளவு, தரம் நிர்ணயிக்கப்பட்டும், முற்றுரிமை வழங்கியும், தொழிலாளர் சூழ்நிலை அபிவிருத்தி எய்தவும், தொழில் முன்னேற்றமடைய வழி வகுக்கப்பட்டது. கச்சாப்பொருள்களின் இறக்குமதி வரவேற்கப்பட்டது. உற்பத்திப் பொருட்கள் இறக்குமதி தடை செய்யப்பட்டது. 1455-ல் பட்டு இறக்குமதியும், 1463-ல் மேலும் பல பொருட்களின் இறக்குமதி யும் தடை செய்யப்பட்டது. பருத்தி, கம்பளத்தொழில் போன்றவை ஊக்கம் பெற்றன. கச்சாப் பொருட்களின் ஏற்றுமதி தடுக்கப்பட்டு உற்பத்திப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி ஊக்கம் பெற்றது. ஆட்டு ரோம இறக்குமதி தடை செய்யப்பட்டது. 1667-ல் இரண்டாம் சார்லஸ், இறந்தவர்களை உள்நாட்டுக் கம்பளித் துணிகளால் சுற்றித் தான் அடக்கம் செய்யவேண்டுமென்று சட்டம் இயற்றினுர். 1698-ல் இங்கிலாந்து நாட்டுக் கம்பளி ஆடைகளையே அணிய வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டது. 1700-ல் வெளிநாட்டுப் பட்டுத் துணி ஆடைகள் அணிவது தடை செய்யப்பட்டது. 1721-ல் இந்திய கலிக்கோ துணி உபயோகம் தடுக்கப்பட்டது. 1745-ல் பிரஞ்சு கேம்பிரிக் துணி இறக்குமதி தடை செய்யப் பட்டது. 1718-ல் தொழில் இரகசியங்கள் வெளிநாடுகளுக்குப் பரவுவதைத் தடுக்க ஆங்கிலக் கைவினைஞர்களும், தொழிலாளி களும் வெளிநாடுகட்குக் குடியேறுவது தடை செய்யப்பட்டது. 1696, 1774-ல் ஏற்பட்ட சட்டங்கள் வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதைத் தடுத்தன. ஆனுல் வெளிநாடுகளிலிருந்து இங்கி லாந்துக்குக் கைத்தொழில் வினைஞர்கள் வந்து குடியேறுவது ஊக்குவிக்கப்பட்டது. பிரான்ஸிலிருந்து வெளியேறிய "ஹியுஜி னுட்டுகள்" என்ற கைவினைஞர்கள் இங்கிலாந்தில் வந்து குடியேறினுர்கள். துணிகள் போன்ற பொருட்களின் தரம், அளவு,

அவற்றைத் தயாரிக்கும் இயந்திரங்களின் உபயோகமும் கூட வரையறுக்கப்பட்டன. தரமான பொருட்களின் தயாரிப்பு, திறனுள்ள வேலை முதலியவற்றை ஊக்குவிக்கச் சில அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட குழுக்கள் செயல்பட்டன.

தொழிலாளர் வர்க்கத்தின் நலன் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டது. எலிசபெத் அரசியின் காலத்தில் பல முக்கியத் தொழிற் சட்டங்கள் ஏற்பட்டன. இங்கிலாந்தில் தயாரித்த தொப்பிகளையே அணிய வேண்டுமென்ற சட்டம் இயற்றப்பட்டது. 1563-ல் ஏற்பட்ட 'கைவினைஞர்கள் சட்டம்', குறைந்த கூலி நிர்ணயம் செய்ய, அமைதி காக்கும் நீதிபதிகட்கு அதிகாரம் வழங்கியது. இதன் நோக்கம் வேலைவாய்ப்புப் பெருக்கம் ஏற்படுத்துவது ஆகும். விவசாய வேலையைக் கைவினைஞர்களும், வேலையற்றிருப்பவர்களும் செய்யவும் பணித்தது. வெளிநாட்டு வாணிப வளர்ச்சிக்குப் பல காரணங்கள் உண்டு. ஆரம்பத்தில் பிரிட்டனின் வர்த்தகத் தத்துவவாதிகள் நாட்டின் பாதுகாப்பு, பொன், வெள்ளி போன்ற உலோகங்களின் பெருக்கத்தைப் பொறுத்தது என எண்ணினர். அவை பலத்தைப் பெருக்குவதாக எண்ணப்பட்டது. அரசியல் பலம், படை பலம், தேசிய மதிப்பு, உள்நாட்டுச் செழிப்பு இவற்றிற்கு அடித்தளமாகப் பொன் கருதப்பட்டது. வேளாண்மைப் பெருக்கத்தால், தானிய ஏற்றுமதி அதிகரிப்பால் இங்கிலாந்தின் செல்வம் பிறநாடுகளுக்குச் செல்வது தடுக்கப்படும் என்றும் அதன் மூலம் நாட்டுக்குள் செல்வம் வந்து குவியும் என்றும், நம்பினர். கச்சாப் பொருள் இறக்குமதி, உற்பத்திப் பொருள் ஏற்றுமதி ஆகியவை ஊக்குவிக்கப்பட்டன. இறக்குமதியைக் காட்டிலும் ஏற்றுமதி அதிகமாயிருக்கும்படிச் செய்யப்பட்டது. ஏற்றுமதியின் அளவுக்கேற்ப அரசு கொடை தந்தது. கப்பல் கட்டுதல், மீன்பிடித்தல் ஆகியவை துணைத் தொழில்களாகக் கருதப்பட்டன.

இங்கிலாந்துக்குச் சாதகமாகவும், உபரி உற்பத்திப் பொருட்களை விற்பதற்கு அங்காடியாக அமையும் நாடுகளுடன் அரசு பல வாணிப ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டது. இறக்குமதி, ஏற்றுமதி புள்ளி விபரங்களைக் கவனமாகக் கணித்து, எந்தெந்த நாடுகள் பிரிட்டனின் பொருட்களை அதிகம் வாங்குகின்றன என்று கண்டறியப்பட்டது. 1703-ல் ஏற்பட்ட "மெதுவான் உடன்படிக்கையின்படி" (Methven Treaty) ஆங்கில நாட்டுக் கம்பளித் துணிகளைப் பெற்றுக்கொண்டு இங்கிலாந்துக்குப் போர்ச்சுக்கல் நாடு ஒயினை விற்றது. அதன்படி இங்கிலாந்துக்கு வாரத்துக்கு 50000 பவுன் மதிப்புள்ள தங்கம் கிடைத்தது. 1678-ல்

பிரஞ்சுநாட்டு மதுவையும் (Wines) ஆடம்பரப் பொருட்களையும் இறக்குமதி செய்வதை, ஆங்கில அரசு தடை செய்தது. வெள்ளியை ஏற்றுமதி செய்து வாணிபம் நடத்திய கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியின் செயல் கண்டிக்கப்பட்டது. தனக்குச் சாதகமான வாணிபச் சூழலுள்ள நாடுகளுடன் தன் வாணிபத்தைக் குறைத்துக் கொண்டது.

பிரிட்டன் தன் குடியேற்றங்களைத் தனக்குச் சாதகமாகப் பயன்படுத்திக் கொள்ளும் நோக்கத்துடன் வர்த்தகத் தத்துவத்துக்கு ஆதரவாகவும் ஏற்றதாகவும் இருந்தால்தான் ஆங்கிலேயர்கள் வெளிநாடுகளில், குறிப்பாகப் புதுநிலப் பகுதிகளில் குடியேறச் செல்வது அனுமதிக்கப்பட்டது. இங்கிலாந்தில் கிடைக்காத பொருள்களை உற்பத்தி செய்யக்கூடிய இடங்களில் குடியேறவே மக்கள் அனுமதிக்கப்பட்டனர். குறிக்கப்பெற்ற, குறிக்கப்பெறாத (Enumerated, Unenumerated) பொருட்கள் எனப் பொருட்கள் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டன. இங்கிலாந்தில் உற்பத்தியாகி உள்நாட்டிற்குத் தேவைப்படும் பொருட்கள் குறிக்கப்பெற்ற பொருட்களாகும். இங்கிலாந்துக்குத் தேவையற்ற, எங்கும் விற்பனை செய்ய அனுமதிக்கபட்ட பொருட்கள் குறிக்கப்பெறாத பொருட்கள் எனப்பட்டன. ஆனால் இருவகையான பொருட்களும் ஆங்கில நாட்டுக் கப்பலிலேயேதான் அனுப்பப்பட வேண்டும். இங்கிலாந்துக்குத் தேவையான பொருட்களைக் குடியேற்ற நாடுகள் இங்கிலாந்துக்குத்தான் அனுப்பவேண்டும். ஆகவே குடியேற்ற நாடுகள் தாய்நாட்டின் நலனுக்காகவேதான் ஏற்பட்டவை என்ற கொள்கை பழைய குடியேற்றக் கொள்கை எனப்பட்டது. எனவே குடியேற்ற நாடுகளின் பொருளாதாரம், வியாபாரம் ஆகியவை வர்த்தகத் தத்துவத்தினடிப்படையில் கட்டுப்படுத்தப்பட்டன. இங்கிலாந்துடன் போட்டி ஏற்படும்படி குடியேற்ற நாடுகள் எந்தப் பொருளையும் உற்பத்தி செய்தல் கூடாது. கட்டுப்பாடு செய்ய இயலாத குடியேற்ற நாடுகளின் செயல்கள் சட்டபூர்வ நடவடிக்கைகளால் தடை செய்யப்பட்டன. 1699-ல் ஏற்பட்ட சட்டங்கள் லங்காஷையர் துணித் தொழில் பாதுகாப்பையும் ஏற்படுத்தின.

1732-ல் அமெரிக்காவில் தொப்பி உற்பத்தி செய்வது தடை செய்யப்பட்டது. 1750-ல் அமெரிக்காவில் எஃகு ஆலைகள், ஊதுலைகள் அமைப்பது தடை செய்யப்பட்டது. இதுபோன்ற செயல்களைக் குடியேற்ற நாடுகளின் ஆளுநர்கள் (Governors) கவனித்து வந்தனர். இதுதவிர கடற்கடவுச் சட்டங்களும் ஏற்படுத்தப்பட்டன, பிரிட்டனின் கப்பல்தொழில் ஒழுங்குபடவும்,

அபிவிருத்தியடையவும் பல கடற்கடவுச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. இங்கிலாந்தின் இருப்பிட அமைப்பும், கடல் சூழ்ந்த நிலையும் நாட்டின் வலிமையைப் பெருக்கக் கப்பல் தொழில் வளர்ச்சியையும், வலிய கடற்படையின் அவசியத்தையும் வலியுறுத்தியது. கப்பல்களின் எண்ணிக்கை பெருகவும், திறமையான மாலுமிகளை உருவாக்கவும், பிரிட்டனின் வலிமையுடைய எதிரியான ஹாலந்தைத் தோற்கடிக்கவும், வர்த்தகத் தத்துவத்தின்படி வாணிபம் பெருகவும், இங்கிலாந்தில் செல்வம் கொழிக்கவும், கப்பல் தொழில் பலம் பெற வேண்டியதவசியமானது என்றுணர்ந்து பல நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துக்கொண்டது. 1381லேயே ஆங்கிலேயர்கள் சரக்குகளை ஏற்றிவரப் பிறநாட்டுக் கப்பல்களை உபயோகிப்பது தடை செய்யப்பட்டது. ஆனால் இது முற்றிலும் அமுல் நடத்தப்படவில்லை. 1651-லும் 1660-லும் ஏற்பட்ட சட்டங்கள் குடியேற்ற நாடுகளின் சாமான்களை இங்கிலாந்துக் கப்பல்களிலேயே கொண்டுவர வேண்டும் என்றும், இங்கிலாந்துடன் நடைபெறும் வாணிபம் இங்கிலாந்து நாட்டுக் கப்பலின் மூலமே நடைபெற வேண்டும் என்றும் வலியுறுத்தின. குறிக்கப்பெற்ற (Enumerated) சாமான்கள் இங்கிலாந்துக்கே அனுப்பப்பட வேண்டும் என்றும் சட்டம் ஏற்பட்டது. பிற நாடுகளுடன் குடியேற்ற நாடுகள் வாணிபம் செய்வது தடை செய்யப்பட்டது. பிறநாட்டுக் கப்பல்கள் அதிகக் கட்டணம் செலுத்த வேண்டும் என்ற விதி டச்சுக் கப்பல்களின் செல்வாக்கை ஒழிக்கவேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் ஏற்பட்டது. 1696, 1774-ல் ஆங்கில நாட்டு இயந்திரங்கள் ஏற்றுமதி தடை செய்யப்பட்டது. ஆழ்கடலில் மீன் பிடிப்பதில் பயிற்சியளித்து மாலுமிகளை உருவாக்கியது. கடற்படைக்குத் தேவையான பல பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன.

முன் சொன்ன பல முறைகளினால் இங்கிலாந்து அதிகப் பொன்னையும், வெள்ளியையும் நாட்டுக்குக் கொணர்ந்தது. பிறகு அரசு நேரிடையாகவே தலையிட்டு அவற்றை ஏற்றுமதி செய்வதைத் தடை செய்தது. 15-ஆம் நூற்றாண்டில் நாணயங்களையோ, பொன், வெள்ளியையோ தங்கள் நாட்டுக்கு எடுத்துச் செல்வதோ, அனுப்புவதோ இல்லை என வெளிநாட்டினர் இங்கிலாந்துக்குள் வரும்போது உறுதி தரவேண்டும். அதிகமான பொன், வெள்ளி கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி நாட்டிலிருந்து எடுத்துச் செல்லப்பட்டது கண்டிக்கப்பட்டது. வியாபாரச் சமநிலையை ஏற்படுத்தியும், மறைமுகமாக எவ்வாறு விலையுள்ள உலோகங்களை நாட்டுக்குள் கொண்டு வருவது என்பது பற்றியும் வர்த்தகத் தத்துவவாதிகள் கருத்துக்கள் தெரிவித்தனர்.

இவ்வாருக வர்த்தகத்தத்துவம், தொழில், வாணிபம், வேளாண்மை, கடற்கடவு ஆகியவற்றை மையமாகக் கொண்டு செயல்பட்டது. பொன்னையும், வெள்ளியையும் குவிப்பதுமட்டுமல்லாது அத்தத்துவம் பிற கோட்பாடுகளையும் கொண்டது என்பதைப் பல்வேறு துறைகளில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட நடவடிக்கைகள் ஐயமின்றி விளக்குகின்றன. மொத்தத்தில் பொருளாதாரச் செழிப்பும், சுதந்திரத்தின் மூலம் அரசியல் சுதந்திரமடையவும் அதற்கு அடிப்படை பொன்குவிப்புமே என்பதாகக் கருத்துக் கொண்டிருந்தனர். அது தானியச் சட்டங்கள், சட்டரீதியாகத் தொழிலுக்குப் பாதுகாப்புத் தருவது, கடற்கடவுச்சட்டங்கள் ஆகியவற்றை அடித்தளமாகக் கொண்டு அமைந்தது.

ஒவ்வொரு அரசியல், பொருளாதார, சமூகத் திட்டத்திலும் குறைபாடுகள் இருக்கவே செய்யும். ஆகவே வர்த்தகத் தத்துவக் கொள்கைகளிலும் குறைபாடுகள் இருக்கவே செய்தன. இக்கொள்கைப்படி ஒவ்வொரு நாடும் இங்கிலாந்தைப் போல ஏற்றுமதியைப் பெருக்கி, இறக்குமதியைக் குறைக்க முயன்ருல் வெளிநாட்டு வாணிபம் நடைபெறவியலாத ஒரு கட்டம் ஏற்பட்டு விடும். கச்சாப் பொருட்கள் இறக்குமதியை வரவேற்று, உற்பத்திப் பொருட்களை வெளிநாட்டு அங்காடிகளில் விற்று, தங்கத்தைப் பெற விழைந்தது. மிகுதியான தங்கம் நாட்டுக்கு வரவேண்டுமாளுல் மிகுதியான பொருட்கள் நாட்டிலிருந்து வெளியேறியே ஆகவேண்டும். தங்கமும், வெள்ளியும் நாட்டில் குவிக்கப்பட்டால் விலைகள் ஏறும். விலைகள் கூடுவதால் ஏற்றுமதி பாதிக்கப்படும். நாட்டில் குவிக்கப்பட்ட தங்கமும் வெள்ளியும் மீண்டும் நாட்டைவிட்டு வெளியேறும் நிலை ஏற்படும். எல்லா மக்களும் தம் தேவைகளைத் தாமே பூர்த்தி செய்துகொள்ள முயன்ருல், சமூக வளர்ச்சி ஏற்படாது. மக்கள் வாழ்க்கைத் தரம் குறைவதுடன் சமூகம் பழைய நிலைக்கே திரும்பிவிடும். தனித்தனித் தொழிலில் ஈடுபட்டுப் பொருட்களையும், சேவைகளையும்மாற்றிக் கொள்வதால் நல்ல பலன்கள் ஏற்படும். ஆகவே ஒவ்வொரு இடமும், நாடும் தன்னகத்தேயுள்ள பொருட்களையும், திறமையையும், வசதிகளையும் கொண்டு தயாரிக்கும் பொருட்களைப் பிறருடன் பகிர்ந்துகொள்வதால் எல்லோருக்கும் நன்மை பயக்கும். ஆனுல் வர்த்தகத் தத்துவமோ சுயதேவைப் பூர்த்தியைமட்டும் குறிக்கோளாகக் கொண்டதால், இப்பெருக்கமும், நெருக்கமும் ஏற்பட வழியில்லை என்று குறை கூறப்பட்டது. வசதிக்கேற்பப் பொருட்களைத் தயாரிப்பதால் செலவு குறையும், திறன் மிகும், வாணிபம் பெருகும், நாடுகளிடையே நெருக்கமும், இணைப்பும் ஏற்படும், இது சம்பந்தப்

பட்ட நாடுகளுக்குச் சாதகமாயமையும். குறைகள் இருப்பினும், சுயதேவைப் பூர்த்தி, தேசிய உணர்வு, பாதுகாப்பு ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்ததுடன், பொருள் வளத்தைக் காட்டிலும், பாதுகாப்புக்கே முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டதால் இக் கொள்கை பொருளாதார அடிப்படையில் சிறப்புடையது. அக்காலத்தில் இருந்த சூழ்நிலையைச் சரித்திரப் பொருளாதாரக் கண்ணோட்டத்துடன் பார்த்தால் இத்தத்துவம் பொருத்தமானதாகவே தோன்றும். அண்டை நாடுகளை எதிரிகளாகவே கருதியதாலும், நாடு வலிமை பெற்று விளங்கவேண்டிய அவசியத்தையும் நோக்குங்கால், இது சிறப்புடைத்து. இக் கொள்கையினால் இங்கிலாந்து பொருளாதார வளர்ச்சியடைந்தது உண்மையே. மேலும் இது தவிர வேறு பொருத்தமான கொள்கைகள் இல்லை என்பதே இது ஒப்புக் கொள்ளக்கூடிய சிறந்த கொள்கையாயமைந்தது.

ஆனாலும், காலப்போக்கில் தலையிடாக் கொள்கையை (Laissez Faire) இங்கிலாந்து மேற்கொண்டது. " மெர்க்கண்டலிஸம் " செல்வாக்கிழந்தது.

தடையில்லா வாணிபக் கொள்கை :

18-ஆம் நூற்றாண்டில் வர்த்தகத் தத்துவம் மறைந்து 19-ஆம் நூற்றாண்டில் தலையிடாக் கொள்கை உதயமானது. அதன்படி வியாபார, விவசாய, கைத்தொழில் துறைகளில் அரசு தலையீடு இல்லாமல் இருக்குமானால் அந்நாடு செல்வமும் செழிப்பும் கொண்டதாயிருக்கும். வர்த்தகத் தத்துவம் மறைந்து தலையிடாக் கொள்கை வளர்ச்சியடையப் பல காரணங்கள் உண்டு. வர்த்தகத் தத்துவத்தின்படி 'கட்டுப்பாடுகள்' தேவையானவை என்ற நம்பிக்கை குறைந்தது. அறிஞர்கள் பலர் 18-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் கட்டுப்பாட்டுக் கொள்கையை பலமாகக் கண்டிக்க ஆரம்பித்தனர். அவர்களின் கருத்துக்கள் மக்களின் கொள்கைகளை மாற்றின. ஆடம்ஸ்மித் (Adam Smith), ரிக்கார்டோ (Ricardo), ஜேம்ஸ்மில் (James Mill) போன்றவர்கள் இக் கொள்கைகளை வெகுவாகத் தாக்க ஆரம்பித்தனர். தற்காலப் பொருளாதாரத்தின் தந்தை எனக் கருதப்படும் ஆடம்ஸ்மித் 1776-ல் 'நாடுகளின் செல்வம்' (Wealth of Nations) என்ற நூலில் காப்புக் கொள்கையைக் காட்டிலும் தடையிலா வாணிபமே சிறந்தது என எடுத்துக்காட்டினார். ஒவ்வொரு நாடும் இயற்கையாகவே அமைந்துள்ள வசதிகளைப் பொறுத்து உற்பத்தி செய்துள்ள உபரிப் பொருள்களைப் பிற நாடுகளுடன் பரிமாறிக் கொள்வதால் உயர்ந்த அளவு பயன்களைப் பெறலாம். காப்புக்

கொள்கை மூலம் அந்நாடு சிறந்த பொருட்களை உற்பத்தி செய்ய முடியும். தொழிலிலும், வாணிபத்திலும் கட்டுப்பாடுகள் செய்வது தவறு என்று சுட்டிக் காட்டினார். சிறந்த அறிவுடைய சுயநலமும் நாட்டின் நலமும் பிரிக்க முடியாதெனக் கருதினார். 19-ஆம் நூற்றாண்டில் ஜேம்ஸ் மில் என்பார் 'வாணிகப் பாதுகாப்பு' என்னும் நூலில் அரசு தலையீடு இல்லாத வாணிபம் அங்காடிப் பிரச்சினைகளை ஏற்படுத்தாமல் வாணிபத்தை அபிவிருத்தியடையச் செய்யும் என்றும் எடுத்துக் கூறினார். இக் கருத்துக்கள் மக்களைச் சிந்திக்க வைத்தன. ஆனால் தடையில்லா வாணிபம் இங்கிலாந்தில் ஏற்படுவதற்குத் தொன்மைப் பொருளியலறிஞர்கள் கருத்துக்கள் மட்டும் காரணமாகாது. "ஆடம் ஸ்மித்தின் அறிவுரைமட்டுமே இங்கிலாந்தில் தடையற்ற வாணிபத்தை ஏற்படுத்திற்று என்று கொள்ள முடியாது. பிற பொதுவான காரணங்களும் பொது அறிவும் ஆகும்" என்று லிப்ஸன் (Lipson) என்ற ஆசிரியர் கூறுகின்றார்.

தடையற்ற வாணிபம் ஏற்பட மற்றொரு முக்கியக் காரணம் தொழிற்புரட்சியாகும். தொழிற்புரட்சியில் முன்னோடியாக இங்கிலாந்து திகழ்ந்தது. தங்கள் விருப்பப்படி வெளிநாடுகளுக்குப் பொருள்களைத் தடையின்றிக் கொண்டு செல்லச் சந்தர்ப்பம் கிடைக்குமேயானால் பிறநாடுகளைப் போட்டியில் தோற்கடிக்க இயலும் என்று தொழிலதிபர்கள் உறுதியாக நம்பினர். 1800-ல் இலண்டன் வர்த்தக சபை வர்த்தகத் தடைகளை நீக்கும்படியாக அரசாங்கத்துக்கு மனுச் செய்தது. இங்கிலாந்து இயந்திர சாதனங்களில் முற்றுரிமை பெற்று இருந்ததால் வியாபாரப் போட்டியில் வெற்றி கிடைக்குமென்ற நம்பிக்கை கொண்டது. தொழில், வாணிபம், வளர்ச்சியடைந்த காரணத்தால் வர்த்தகர்கள் பொருளாதாரச் சுதந்திரம் பெறுவதற்காகத் தொழில், வர்த்தக விஷயங்களில் தடையின்றி செயல்பட உரிமை வேண்டினர். போக்கு வரத்து வளர்ச்சியின் பயனாக வாணிபம் பெருகிற்று. கப்பல்கள் திறமுடையதாயிருந்தன. மலிவு விலையில் கச்சாப் பொருள்கள் கிடைத்தன. அனைத்துலக அங்காடிகளைத் தனது வாணிபத்திற்குப் பயன்படுத்தப் பிரிட்டன் முயன்றது. இவை தடைகளை நீக்கத் தூண்டின. நெப்போலியப் போர்களுக்குப் பின் ஏற்றுமதி அதிகரிப்பால் பொன்திட்டக் கொள்கையினாலும் பாதுகாப்புவரிகளை இங்கிலாந்து நீக்க வேண்டியதாயிற்று. இங்கிலாந்தின் வாணிபக் கொள்கையினால் பிறநாடுகளின் கொள்கைகள் இங்கிலாந்துக்குப் பாதகமாக அமைய ஆரம்பித்தன. அது இங்கிலாந்தின் தொழில்களையும் வாணிபத்தையும் பாதிக்க

ஆரம்பித்தது. மேலும் பிற நாடுகளைத் தனது சரக்குகளுக்கு விலையாகப் பொன்னையே தரும்படியாக நீண்ட நாள் வற்புறுத்த முடியாது போயிற்று. வர்த்தகத் தத்துவக் கொள்கையின் அடிப்படையான தானியச் சட்டங்களும், கடற்கடவுச் சட்டங்களும் வேளாண்மையில் ஈடுபட்டோருக்குச் சாதகமாக அமைந்தன. வணிகர்கள், நடுத்தர வகுப்பினர், தொழிலாளர்கள் இத்தகையச் சட்டங்களை மாற்றியமைக்க வேண்டினர். உணவு விலை குறையவும், மலிவு விலையில் பண்டங்களை விற்கவும், சுதந்திரமாக விற்பனை செய்வதற்கும் மக்கள் விரும்பினர்.

அமெரிக்கச் சுதந்திரப் போரில் இங்கிலாந்து தோற்றதும், போர்ச்சுக்கீசியர் வாணிபம் தளர்ச்சியடைந்ததும் வாணிபத்தடைகள் நீங்குவதற்குக் காரணமாயிருந்தன. குடியேற்ற நாடுகளின் வாணிபக் கட்டுப்பாடு, பிரிட்டனின் நலனுக்காகவே அமைந்தது எதிர்க்கப்பட்டது. குறிப்பாக அமெரிக்கச் சுதந்திரப் போர் வர்த்தகத் தத்துவக் கொள்கைக்கு முடிவு கட்டியது. இங்கிலாந்து கடைப்பிடித்த பொன் திட்டமும், கடற்கடவுச் சட்டத் தளர்வும் தடையிலா வாணிபத்தை ஊக்குவித்தன. கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள், நாணயப் பரிமாற்ற அமைப்புகள், வங்கிகள் போன்றவைகள் வெள்ளி, பொன் இவற்றின் சேமிப்புக் குறிப்பைக் கவர்ச்சியற்றதாக்கிவிட்டன. இவ்வாறு ஏற்பட்ட தடையிலா வாணிப வளர்ச்சியை நான்கு படிகளாகப் பிரிக்கலாம். இங்கிலாந்தின் வாணிபத்தைப் பல்வேறு சட்டங்கள் பாதித்தன. அதைக் கண்டித்தும் எதிர்த்தும் தனது கருத்துக்களை ஆடம் ஸ்மித் பரப்பினார். தலையிடாக் கொள்கையைத் தனி மனிதனின், நாட்டின் செல்வ வளர்ச்சிக்கு இன்றியமையாதது என்று கூறினார். நாளடைவில் தலையிடா வாணிப இயக்கம் வலுவடைந்தது. 18-ஆம் நூற்றாண்டின் பொருளியல் அறிஞர்களின் கருத்துக்களுக்கு ஏற்ப வாணிபச் சுதந்திரம் ஏற்படத் துவங்கியது. தனது ஆசான் ஆடம் ஸ்மித்தின் அறிவுரைகளுக்கேற்ப இளையபிட் (Pitt, the younger) என்றழைக்கப்பட்ட வில்லியம் பிட் (William Pitt) ஆடம் ஸ்மித் கருத்துக்களுக்கிணங்க சில மாற்றங்களைச் செய்ய முயன்றார். பொதுச் சுங்கவரிகளை மாற்ற முயன்றார். வரி விகிதங்களை எளிமையாக்கிக் கள்ளக் கடத்தலைக் குறைக்க வழி செய்தார். பலவரிகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. 1786-ல் பிரான்ஸுடன் ஏடன் உடன்படிக்கை என்னும் (Eden Treaty) வர்த்தக உடன்படிக்கை ஏற்பட்டது. இது அநேக வாணிபத் தடைகளையும், வரிகளையும் நீக்கியதுடன் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி விதிகளையும் தளர்த்தியது. இரு நாடுகளுக்கிடையில் வாணிபப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. பிரான்ஸில் பிரிட்டனின் சரக்குக்களுக்கும், பிரிட்டனில் பிரான்ஸின்

சரக்குக்களுக்கும் சாதகமான சூழ்நிலையையும் ஏற்படுத்தியது. மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் இரு நாடுகளின் வாணிபமும் இரு மடங்காகப் பெருகின. 1793-ல் பிரான்ஸுடன் ஏற்பட்ட போரின் காரணமாக இவ்வொப்பந்தம் முறிந்தது. தடையற்ற வாணிப இயக்கம் இதன் காரணமாகவும் "பிட்டை" ப் போன்ற ஆதரவாளர்கள் இல்லாத காரணத்தாலும் சில காலம் வளர்ச்சி யின்றி இருந்தது.

தடையில்லா வாணிபம் இரண்டாவது படியாக வில்லியம் ஹஸ்கிஸன் (William Huskisson) காலத்தில் வளர்ச்சியுற்றது. அவர் சுங்கவரிகளைச் சீர்திருத்தியமைத்தார். அவர் தடையற்ற வாணிபக் கொள்கையின் ஆதரவாளராக இல்லாவிட்டாலும் கடும் விதிமுறைகளை மாற்றியமைக்க விரும்பினர். 1823 முதல் 1827 வரை வணிகக் கழகத்தின் தலைவராக இருந்தார். அவர் கடும் காப்புவரிகளை வெகுவாகக் குறைத்தார். கச்சாப் பொருட் களின் மீது இறக்குமதி வரியைக் குறைத்தார். வணிக ஒப்பந்தங் களின் மூலம் பரஸ்பரச் சலுகைகளை ஏற்படுத்தினர். கப்பல்கள் மீது விதிக்கப்பட்ட கட்டணம் குறைக்கப்பட்டது. எந்த நாடு இங்கிலாந்து சரக்குகளின் மீது அதிகம் சுங்க வரி விதித்ததோ, அந் நாட்டுச் சரக்குகளின் மீது கடுமையான வரி விதிக்கப் பட்டது. ஏற்றுமதி மீது வரிகள் குறைக்கப்பட்டன. கணக்கிடப் பட்ட பல பண்டங்களின் மீது வரி ஒழிப்பு செய்யப்பட்டது. கம்பளி, பட்டு, மரம் இவற்றின்மீது வரி விதிப்பு குறைக்கப் பட்டது. 1825-ல் படிக்குப்படி குறையும் தானியச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. 1824, 1825-ல் சுங்கவரி விதிமுறைகள் தளர்த்தப்பட்டன. சுமார் 1500 சுங்க விதிமுறைகளை எட்டுத் தலைப்புக்களின் கீழ் பதினொன்றாக வகைப்படுத்தினர். இது வரி விதிப்பையும், வரி வசூலையும் எளிதாக்கியது. கடற்கடவுச் சட்டங்களையும் தளர்த்தினர், ஒத்துழைக்கும் நாடுகளுடன் வாணிப ஒப்பந்தங்களைச் செய்தார். அவை ருஷ்யா, பிரான்ஸ், ஸ்வீடன், ப்ரஷ்யா ஆகும். 1796-ல் அமெரிக்கக் கப்பல்களிலேயே சரக்குகளைப் பிரிட்டனுக்கு அனுப்ப வழி செய்து சட்டம் தளர்த்தப்பட்டது. குறிக்கப்பெற்ற பொருட்கள் முறை கைவிடப் பட்டதுடன் குடியேற்ற நாடுகள் நேரடியாக எந்த நாட்டுடனும் வாணிபம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டது.

ஹஸ்கிசனுக்குப் பின்னர் டோரிக் கட்சிப் (Tory) பிரதமர் சர் இராபர்ட் பீல் (Sir Robert Peel) என்பார் பதவிக்கு வந்ததும் சுங்கவரிகளை 1842-லும் 1845-லும் மாற்றியமைத்தார். சுங்கவரி விதிப்பிற்குட்பட்ட பொருட்களின் எண்ணிக்கையை 1200-லிருந்து

750 ஆகக் குறைத்தார். கச்சாப் பொருட்களுக்கு உயர்ந்தபட்ச வரிவிதிப்பு 5 சதவீதமும், உற்பத்திப் பொருட்களுக்கு 20 சதவீதமும் ஏற்படுத்தினர். 1845-ல் ஏற்றுமதி வரிகளை ரத்து செய்தும், கச்சாப் பொருட்களில் சிலவற்றைத் தவிர, பிறவற்றை வரியின்றியும் இறக்குமதி செய்யவும், பெரும்பாலான உற்பத்திப் பொருட்களுக்கு 10 சதவீதம் வரிவிதிப்பையும் ஏற்படுத்தினர். 813 பொருட்களில் 430-க்கு வரிவிலக்குத் தரப்பட்டன.

முதலில் தடையில்லா வாணிபத்தை ஆதரிக்காவிடினும் நாளடைவில் அதற்கு ஆதரவு தர விழைந்தார். 1842-ல் அவரது தடையிலா வாணிப வரவு செலவுத் திட்டத்தின் கீழ் பலவரிகள் ரத்து செய்யப்பட்டன. பீல், ஹஸ்கிசனைப் போல எல்லா வகைத் தடைகளையும் அகற்றவும், கச்சாப் பொருட்களின் மீது பெயரளவில் மட்டும் வரி விதிக்கவும், உற்பத்திப் பொருட்களின் மேல் 20 சதவீதத்திற்கு மேல் வரிவிதிப்புச் செய்யாமலிருக்கவும் விரும்பினர். 1841 முதல் 1846 வரை வருமான வரி விதிப்புச் செய்து, உபரிநிதியை உருவாக்கி சுங்க வரிக் குறைப்புக்கு ஈடு செய்து கொண்டார். பீல் தடையிலா வாணிபத்தின் கொள்கைகளை அவருக்குப் பின் வந்தவர்கள் தடையின்றிப் பின்பற்ற வசதியாக வழிவகுத்துக் கொடுத்தார். சர் இராபர்ட் பீலுக்குப் பிறகு வந்த ரசல் பிரபு (Lord Russel) கடற்கடவுச் சட்டங்களை நீக்குவதில் தன் கவனத்தைச் செலுத்தினர். 1853-ல் கிளாட்ஸ்டன் தன் முதல் வரவு செலவுத் திட்டத்தைச் சமர்ப்பித்தார். பீலின் கொள்கையின் தொடர்ச்சியே கிளாட்ஸ்டன் நடவடிக்கைகள் ஆகும். கிரிமியப் போரின் காரணமாக வருமானவரி விதிப்பு ரத்து செய்யப் படவில்லை. சொத்து விற்பனைக்கான வரி விதிக்கப்பட்டது. சோப்பு வரி ரத்து செய்யப்பட்டுத் தேயிலை வரி குறைக்கப்பட்டது. 1860-ல் உற்பத்திப் பொருட்களின் மீது வரி ரத்து செய்யப்பட்டு இங்கிலாந்து தடையிலா வாணிப நாடாகியது. அதை மேலும் பால்மாஸ்டன் (Palmerston) நடவடிக்கைகள் ஊக்குவித்தன.

தடையிலா வாணிபத்தில் முக்கிய நிகழ்ச்சி 1860-ல் பிரான்ஸுடன் செய்து கொண்ட "காப்டன்" உடன்படிக்கையாகும். (Cobden Treaty). பிரான்ஸ் நாட்டினரின் பெரும்பான்மையான எதிர்ப்புகளிடையே மூன்ருவது நெப்போலியனுடன் அது கையெழுத்தாயிற்று, இதன்படி பிரான்ஸ் இங்கிலாந்தின் நிலக்கரி, இரும்பு, எஃகு, இயந்திரங்கள், துணிகளின்மீது உயர்ந்தபட்சம் 30 சதவீதம் வரிவிதிப்பு செய்யவும், எல்லா இறக்குமதித் தடைகளையும் ரத்து செய்யவும் சம்மதித்தது. இங்கிலாந்து பிரான்ஸின் மது வகைகள், பட்டு ஆகியவற்றுக்கு வரிவிலக்குத் தந்தது. பரஸ்பர

ஒத்துழைப்பும், வாணிபப் பெருக்கமும் இரு நாடுகளின் நோக்க மாயின. நாளடைவில் இங்கிலாந்து இச்சலுகைகளைப் பிற நாடு களுக்கும் அளிக்கத் தொடங்கியதால் வாணிபத் தடைகளனைத்தும் மறைந்தன.

தடையிலா வாணிபக் கொள்கை இங்கிலாந்தில் ஆதரவு பெற ஆரம்பித்த காலம் வரை தானிய வாணிபம் ஒழுங்கு படுத்தப்பட்டே வந்தது. 19-ஆம் நூற்றுண்டுக்கு முன்னர் தானியச் சட்டங்கள் இங்கிலாந்தின் விவசாயத்தைப் பாதுகாக்க வும், உள்நாட்டு உற்பத்தியாளர்கள் இலாபம் பெறவும் உதவின. தானிய ஏற்றுமதியைப் பெருக்குதற்காகவும், 1693ல் "தானிய அரசு கொடைச் சட்டம்" (Corn Bounty Act) ஏற்பட்டது. இறக்குமதிகள் கட்டுப்படுத்தப்பட்டன. ஆனல் 19-ஆம் நூற்றுண்டின் துவக்கத்தில் தானிய உற்பத்தி, தானிய இறக்குமதி செய்ய வேண்டிய அளவுக்குக் குறைந்துவிட்டது. மக்கட் தொகையும் உயர்ந்துவிட்டது. விவசாயத் துறையில் பல நவீன முறைகள் கையாளப்பட்டன; 1773-ல் "பார்க் சட்டப்படி" (Barke's Act) கோதுமை, குவார்ட்டர் ஒன்றுக்கு 48 ஷி. ஆகும் வரை தானிய இறக்குமதி தடுக்கப்பட்டது. 1791-ல் இறக்குமதிக் கான விலை ஒரு குவார்ட்டருக்கு 53 ஷில்லிங்காக உயர்ந் தது. ஆனல் நெப்போலியப் போர்களுக்குப் பின்னர் தானிய விலை இறக்கம் தங்களைக் கடுமையாகப் பாதிக்கும் என இங்கிலாந்து நாட்டு நிலச்சுவான்கள் பயந்தனர். தங்கள் நலனைக் காப்பதற்காக அரசை வேண்டினர். நாட்டில் உற்பத்தியாகும் தானியம் உள்நாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யாது என்று அறிந்தும் நிலச்சுவான்கள் தானிய இறக்குமதியைத் தங்கள் இன நலனுக்காகத் தடை செய்யக் கோரினர். அரசும் அவர்கள் கோரிக்கைக்குச் செவி சாய்த்தது. ஆகவே 1815-ல் (Corn Law) ஏற்பட்டது. ஒரு குவார்ட்டருக்கு 80 ஷில்லிங் விலையுயரும் வரை தானிய இறக்குமதி, குறிப்பாகக் கோதுமை அனுமதிக்கப்படவில்லை. பிற தானியங்கட்கும், விலைகள் குறைவாக நிர்ணயிக்கப்பட்டன. ஆனல் எதிர்பார்த்த பலன் கிட்டவில்லை. அது தானிய உச்ச விலையை நிலைநிறுத்தவில்லை. நாட்டில் நல்ல மகசூல் இருக்கும் போது விலை மலியவே செய்தது. 1822-ல் விலை 44 ஷி. 7.பெ.க்குக் குறைந்தது. ஆனல் விலை உயரும் என்ற நம்பிக்கையில் விவசாய வரிகள், நிலவரிகள் உயர்த்தப்பட்டதால் நிலச்சுவான்கள் பெரும் அவதிக்குள்ளாயினர். மேலும் நகர மக்கள் நாட்டுப்புற நில உடைமை யாளர்களுக்காகத் தாங்கள் இன்னல் அனுபவிக்கத் தயாரில்லை என்று தெளிவுபடுத்தினர். நாட்டில் உள்ளவர்களின் பொதுநலம் கருதப்படாமல் ஒரு சிலரின் நலன் மட்டுமே கருத்தில் கொள்ளப்

பட்டது விரும்பப்படவில்லை. தானியச் சட்டத்தின் தீய விளைவு களை மக்கள் உணர ஆரம்பித்தனர். வர்த்தகத் தத்துவக் கொள் கைப்படி விவசாயத்துறை வளர்ச்சியுற்றது. அது நாட்டின் நலன் கருதிய விளைவுகளாகும். ஆனால் இப்போதோ விவசாயம் தவிர, பெரும்பாலான மக்கள் தொழில்கள் பலவற்றில் ஈடுபட்டிருந்ததால் பெரும்பாலான மக்கள் நலனைப் புறக்கணித்து விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு மட்டுமே சலுகை காட்டுவது கண்டிக்கப்பட்டது. மேலும் இதன் விளைவாகத் தொழிற்துறையைச் சேர்ந்தவர்களின் நலன் பெரிதும் பங்கமடைந்தது. தானிய இறக்குமதிக்குப் பதில், பொருட்கள் ஏற்றுமதியால் அதிக நன்மைகள் கிடைக்கும் என்று கூறப்பட்டது. எனவே 1820-ல் தானியச் சட்ட எதிர்ப்பு ஏற்பட ஆரம்பித்தது. 1828-ல் படிக்குப்படி மாறும் கொள்கை உருவா யிற்று. இது நிலையற்ற தானிய விலையைச் சரிகட்டும் என்று எண் ணப்பட்டது. அது இறக்குமதி வரி, தானிய விலை இரண்டின் அடிப் படையில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. கோதுமை விலை 52 ஷில்லிங்கா யிருப்பின் இறக்குமதி வரி 34 ஷி. 8 பெ. ஆகவும், தானிய விலை 73 ஷில்லிங்காக உயரும்போது இறக்குமதி 1 ஷில்லிங்காகக் குறையும் படியும் ஏற்பட்டது. 1842ல், பீல் (Peel) இதில் சிறு மாற்றங்களை ஏற்படுத்தினார். பீல் தானிய விலையை 56 ஷில்லிங்கில் நிலை நிறுத்த முயன்றார். தானியச் சட்டங்களுக்கு எதிர்ப்பு நாளடைவில் வளர்ந்தது. 1839-ல் தானியச் சட்ட எதிர்ப்புக் குழு உருவாயிற்று. காப்டன் (Cobden), பிரைட் (Bright) என்பவர்கள் ரயில் போக்கு வரத்து, தபால் வசதிகளின் உதவியால், இவ்வியக்கத்துக்கு எளிதாக நாடு முழுதும் ஆதரவு திரட்டினார்கள். தொழிலாளர்களும் தானியச் சட்ட ஒழிப்பால் தானிய விலை சரியும் என யூகித்து இதற்கு ஆதரவு நல்கினர். பத்திரிகைகள், துண்டுப்பிரசுரங்கள், எண்ணற்ற கூட்டங்கள், சொற்பொழிவாளர்கள் படை போன்ற வைகள் மூலம் நாட்டில் மூலை முடுக்குகளிலெல்லாம், இதற்கு எதிர்ப்பு திரட்டப்பட்டது. ரொட்டி விலை, உணவுப்பொருட்களின் அதிகவிலை போன்றவை இவர்களது தரப்புவாதங்களை மக்கள் ஏற்கச் செய்யச் சாதகமாய் அமைந்தன. தானியச் சட்டங்கள் பிரிட்டனின் வெளிநாட்டு அங்காடிகளில், பிரிட்டனின் பொருட்கள் விற்பனை செய்யப்படுவதை மறைமுகமாகத் தடுத்தன. பிரிட்ட னின் பொருட்களை வாங்கும் நாடுகள் அவற்றிடமுள்ள தானியங்களை விலையாகத் தரத் தயாராயிருக்கும்போது தானியச் சட்டங்கள் அவற்றைப் பெற்று இறக்குமதி செய்வதைத் தடுத்தன. தானிய இறக்குமதித் தடையகன்றால் கப்பல் தொழில் பெருகுமென்பதால் அத்துறையின் தடை நீக்கத்துக்கு ஆதரவு தந்தனர். தானிய இறக்குமதியைத் தடை செய்யும் சட்டங்களை ரத்து செய்தால், ஏற்றுமதி வாணிபம் பெருகும் என்றும், அதன் மூலம் தொழிற்றுறை

யில் தேக்க நிலையும், வேலையின்மையும் மறையும் என்றும் வாதிட்டனர். தானிய விலை உயர உயர அல்லது தானியம் கிடைப்பதில் சிரமங்கள் ஏற்பட ஏற்பட, தானியச் சட்ட எதிர்ப்புக்குழுவின் பிரசாரம் வலுப்பெற்றதுடன் ஆதரவும் பெருகிற்று. அறிஞர் குழாமும் அதன் நடவடிக்கைகளை ஆதரித்தனர். மேலும் தானிய இறக்குமதி இன்றி இங்கிலாந்து உணவுத் தேவையைச் சமாளிக்க இயலாதென்ற நிலை ஏற்பட்டிருந்தது. விலைகள் ஏறும்போது பொதுமக்கள் கிளர்ச்சி அதிகரித்தது. விலைகள் இறங்கும்போது மக்கள் வாளாயிருந்தனர்.

1845-ல் பிரச்சினையின் உச்ச கட்டம் இயற்கையால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அவ்வாண்டில் கோடை மழை காரணமாக உருளைக் கிழங்கு பயிருக்குப் பரவலாக நோய் ஏற்பட்டுப் பஞ்சம் ஏற்பட்டது. அயர்லாந்திலும் பஞ்சம் ஏற்பட்டது. 'காப்டன்' (Cobden) கருத்துக்களின்படி 'பீல்' தானியச் சட்ட ஒழிப்புக் கொள்கையை அவரது கட்சி ஆதரிக்காததால் விக் (Whig) கட்சியினரின் ஆதரவின்பேரில் ஜூன், 1846-ல் "தானியச் சட்ட ஒழிப்புச் சட்டம்" நிறைவேற்றினர். 1849 பிப்ரவரி வரை வரிகளைச் சிறுகச் சிறுகக் குறைத்து முற்றிலும் நீக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தார். பெயரளவில் ஒரு குவார்ட்டருக்கு 1 ஷில்லிங் வீதம் வரி விதிக்கப்பட்டது. விவசாயிகள் பயந்தது போல விலைகள் வெகுவாகச் சரிந்து விடவில்லை. இருபத்தைந்து ஆண்டுகளாக 52 ஷி. 6 பெ. ஆக விருந்த தானிய விலை 1850-69-ல் 52 ஷி. 6. பெ ஆகவும், 1854-55ல் 70 ஷில்லிங்காகவும் கூட இருந்தது. காரணம், தானிய ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகள் போரில் ஈடுபட்டதாலும், கப்பல் போக்குவரத்தில் செலவு அதிகரித்ததுமேயாகும். 1870 வரை இதே நிலை தொடர்ந்திருந்தது. 1869-ல் அந்த 1 ஷில்லிங் வரியையும் கிளாட்ஸ்டன் (Gladstone) நீக்கிவிட்டார். "அழுகிய உருளைக்கிழங்கே, பீலுக்கு கடும்பீதியை ஏற்படுத்தியது" என்று வெலிங்டன் கோமகனார் குறிப்பிட்டார். எப்படியாயினும் நாட்டைத் தானியச் சட்ட ஒழிப்பு மூலம் பொருளாதார வெற்றிப் பாதையில் பீல் அழைத்துச் சென்றார். தானியச்சட்ட ஒழிப்பு வர்த்தகத் தத்துவக் கொள்கைக்கு முற்றுப்புள்ளி வைத்தது. கிளாட்ஸ்டன் 1853-ல் அவரது வரவு செலவுத் திட்டத்தில் சுமார் 123 பொருட்களின் மீதுள்ள சுங்கவரிகளை ஒழித்தார். 133 பொருட்களின் மீதுள்ள வரியைக் குறைத்தார். மேலும் பிரான்ஸுடன் ஏற்பட்ட வாணிப ஒப்பந்தங்களின் காரணமாகப் பல வரிகள் நீக்கப்பட்டன. சுமார் 20 பொருட்களுக்கே வரி விதிக்கப்பட்டது. சுமார் 70 ஆண்டுகளுக்குத் தடையிலா வாணிபமே இங்கிலாந்தில் நடைமுறையில் இருந்தது.

வர்த்தகத் தத்துவம் நடைமுறையிலிருந்த போது பல கடற் கடவுச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. 1381-ல் முதலில் ஏற்பட்ட சட்டங்களிலிருந்து இதுகாறும் பல சட்டங்களும் நாட்டின் வலிமையைப் பெருக்கவும், கப்பல் தொழில் வளர்ச்சியடைந்து. கப்பல்கள் பாதுகாப்புக்கென்றே உருவாக்கப்பட்டன. தனிக் கப்பற்படை அப்போதில்லை. மேலும் அக்கப்பல்கள் குடியேற்ற நாட்டு வாணிபத்தில் பெரும்பங்கு வகித்தன. அவ்வங்காடிகளுக்குப் பொருட்களைக் கொண்டு செல்லவும், அந்நாடுகளிலிருந்து கச்சாப் பொருட்களைக் கொண்டுவரவும் பயன்படுத்தப்பட்டன. 1660, 1651-ல் ஏற்பட்ட சட்டங்கள் இங்கிலாந்தின் கடலாதிக்கத்தைப் பெருக்கவும், டச்சு வியாபாரப் போட்டியில் வெற்றி பெறவும், குடியேற்ற நாட்டு வாணிப முற்றுரிமை பெறவும், ஆங்கிலேயர்களை ஆழ்கடல் மீன் பிடிப்போரராகவும், சிறந்த மாலுமிகளாகவும் உருவாக்கவும் உதவின. மேலும் இங்கிலாந்தின் நாவாய்த் தொகுதி களின் மூலமே குடியேற்ற நாடுகள் வாணிபம் செய்ய வேண்டு மென்றும் பிறநாட்டுக் கப்பல்களின் பொருட்கள் வருமானலும், அவை மீதும் அதிக வரி விதிப்புச் செய்து சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. பழைய குடியேற்ற நாட்டுக் கொள்கையும், கப்பல் தொழில் விருத்தி யும் இங்கிலாந்தில் வலிய நாவாய்த்தொகுதியை ஏற்படுத்திவிட்டன. நீண்டதூரக் கப்பல் பயணமும், வாணிப விருத்தியும் இதனுல் ஏற்பட்டன. கடும் முயற்சிகளின் பலனுல் இங்கிலாந்து 19-ஆம் நூற்ருண்டின் துவக்கத்தில் உலகக் கடல் வாணிபத்தில் தலை சிறந்ததாகத் திகழ்ந்தது.

நாளடைவில் இந்நிலை மாறத் துவங்கியது. அமெரிக்கச் சுதந்திரப் போரும், நெப்போலியப் போரும் வாணிபப் போக்கில் மாற்றங்களை உண்டு பண்ணின. அமெரிக்கச் சுதந்திரப் போருக்குப் பின்னர், அந்நாட்டுக் கப்பல்களிலேயே மேற்கிந்தியத் தீவுகளுக்குப் பண்டங்கள் ஏற்றிச் செல்வது அனுமதிக்கப்பட வேண்டியதாயிற்று. அவை இங்கிலாந்துக்கும் வர அனுமதிக்கப் பட்டன. நெப்போலியப் போர்களின்போதும் உணவு, பருத்தி, ஜீனி போன்ற அத்தியாவசியப் பொருட்கள் அமெரிக்கக் கப்பல் களில் இங்கிலாந்துக்கு வர அனுமதி வழங்க வேண்டியதாயிற்று. 1796, 1807, 1808, 1822 ஆகிய ஆண்டுகளில் கடற்கடவுச் சட்டங்களில் திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டு, அமெரிக்கா, மேற்கிந் தியத் தீவுகள், கனடா, பிரேசில் ஆகிய நாடுகட்கு விதிவிலக்கு கள் அளிக்கப்பட்டன.

1825 முதல் 1843 வரை, பிரஷ்யா, டென்மார்க், ஸ்வீடன், அமெரிக்கக் குடியரசு, பிரான்ஸ், ஆஸ்டிரியா, ப்ராங்பர்ட், ஹாலந்து மற்றும் நாடுகளுடன் நடந்த பேச்சுவார்த்தைகளின்

பயனாகக் கடற்கடவுச் சட்டங்களில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. அந்நாடுகள் பிரிட்டனின் வாணிபக்கொள்கையையும், முறைகளையும் விரும்பவில்லை. அந்நாடுகளுக்குப் பாதகமான அம்முறைகள் நீடிக்குமானால் தாங்களும் அதே போன்ற தடைகளை விதிக்க நேருமென எச்சரித்தன. ஆகவே, இங்கிலாந்து ஹஸ்க்கிஸன் தலைமையில் முற்றுரிமைக் கொள்கைகளைக் கைவிட்டுப் பரிமாற்றக் கொள்கையைக் (Monopoly to reciprocity) கடைப்பிடித்தது. ஆனால் குடியேற்ற நாட்டு வாணிபக் கொள்கையையும் மாற்ற நேர்ந்தது. பிறநாடுகளுடன் அவை நேரடி வாணிபத்தில் ஈடுபட அனுமதித்தது. சில விதிமுறைகளைத் தவிர பல தடைகள் நீக்கப் பட்டன. அமெரிக்கக் கப்பல் தொழில் வேகமாக முன்னேறிற்று. அக்கப்பல்கள் வேகமாகக் குறைந்த செலவில் பண்டங்களை ஏற்றிச் சென்றன. பிரிட்டனையும் அமெரிக்கா விஞ்சிற்று. ஆகவே பிரிட்டனின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு 1849-ல் கடற்கடவுச் சட்டங்கள் நீக்கப்பட வேண்டியதாயிற்று. 1853-ல் ஆங்கில மாலுமிகள் மூலமே கப்பல்கள் நடத்தப்பட வேண்டுமென்ற சட்டம் நீங்கிற்று. 1854-ல் கடலோர வாணிபம் எல்லோருக்கும் பொது வாயிற்று. தடையிலா வாணிபமும், சுதந்திரக் கடல் வாணிபமும். வரலாற்றில் முக்கிய இடம் பெற்றன. இப்புதிய வாணிபக் கொள்கை யின் விளைவுகளால் இங்கிலாந்தின் வாணிபம் உடனடியாகவும், அதிவேகத்திலும வளர்ந்தது. 1840-லிருந்து 1870-க்குள் பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி ஏழு மடங்காகவும், இறக்குமதி 5 பங்காகவும் உயர்ந்தன. இதன் பயனாக "இங்கிலாந்து உலகின் உலைக்களமாக வும், உலக வாணிபத்தின் முதல் நாடாகவும், கப்பல் கட்டுவதில் முதன்மை நாடாகவும், உலக வங்கியான நாடாகவும், உலகின் தொழிற்கூடமாகவும், உலகப் பொருள் அளிப்பாளனாகவும், உலக வாணிபப் பகிர்வாளனாகவும் உலக வாணிபத்தின் ஆதாரமாக இங்கிலாந்து திகழ்ந்தது" *7 என பெல்கின் (Felkin) குறிப்பிடுகிறார்.

செலவக் குவிப்பு, பொருளாதாரத் துயரங்களையும், அரசியல் கொந்தளிப்புகளையும் குறைத்தது. தானியச் சட்டங்களின் ஒழிப்பு வேளாண்மையைப் பாதிக்கும் என்ற பயம் பொய்த்தது. மாறாக, அதிக இடங்கள் சாகுபடி செய்யப்பட்டன. போர்களும், போக்கு வரத்துச்செலவு அதிகரிப்பும், மக்கட் பெருக்கமும், புதிய உயர்ரக வேளாண்மை முறைகளைக் கடைப்பிடிக்கச் செய்ததால் வேளாண் மையில் "பொற்காலம்" ஏற்பட்டது. தானிய இறக்குமதி தானிய விலையைக் குறைத்தது. இது கூலியில் உயர்வை ஏற்படுத்தியது. வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்தது. தடையிலா வாணிபக் கொள்கை

* Felkin as Quoted in Industrial and Commercial Revolutions In Great Britain in the Nineteenth Century—L.C.A. Knowles—P. 139

வரவேற்கப்பட்டது. வேலை வாய்ப்பு அதிகரிப்பதாகக் கருதப் பட்டது. தானியச் சட்ட ஒழிப்பு, தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை ஊக்குவித்தது. தொழிலதிபர்கள் தானியச் சட்டங்களை ஒழிக்க வற்புறுத்தியதால், நிலச் சுவான்தார்கள், தொழிலாளர்கள் தரப்பில் சேர்ந்து, தொழிலதிபர்கட்கு எதிராகத் தொழிற்சட்டங்களை உருவாக்க முனைந்தனர். இதனால் தொழிலாளர்கள் நலன்கள் பெருகியதுடனில்லாது, தொழிலதிபர்கள், நிலச்சுவான்களின் ஆதிக்கம் குறையவும், சமத்துவ சமுதாயம் உருப்பெறவும், குடியரசுக் கொள்கைகள் உருவாகவும் செய்தன.

தடையிலா வாணிபத்தின் காரணமாகப் பல வரிகள் எடு பட்டன. நிதி முறைகளின் அமைப்பில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. கிளாட்ஸ்டனால் ஏற்படுத்தப்பட்ட சுங்கவரி, இறக்குமதி வரி விலக்குகளைச் சரிக்கட்ட, பல நேர்முக வரிகள் விதிக்கப்பட வேண்டியதாயிற்று. 1842-ல் வருமான வரி மீண்டும் விதிக்கப் பட்டன. 1853-ல் மரணவரி விதிக்கப்பட்டது. குடியேற்ற நாடு களின் வாணிபத் தொடர்பு முறை மாறியது. இங்கிலாந்தின் வாணிபப் பெருக்கமும், அவற்றிற்கு இங்கிலாந்தினால் தரப்பட்ட சலுகைகள் ரத்தானதும் காரணமாகும். குடியேற்ற நாடுகள் பல சுதந்திர நாடுகளாயின. 1870-ல் இங்கிலாந்துக்குப் பல நெருக்கடி களைத் தடையிலா வாணிபக் கொள்கை ஏற்படுத்தியதன் காரண மாகவும் அதற்குப் பல கோணங்களிலிருந்தும் எதிர்ப்பும் ஏற்பட்ட தால், வாணிபக் கொள்கை மீண்டும் மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டிய தாயிற்று. தலையிடாக் கொள்கை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக மறையத் துவங்கியது.

பாதுகாப்புக் கொள்கை :

1880 வரை தடையிலா வாணிபத்தால் நன்மைகள் ஏற்படும் என்ற நம்பிக்கை மக்களிடையே உறுதியாக இருந்தது. பின்னர் மக்கள் மனதில் பல சந்தேகங்கள் எழுந்தன. ஏற்றுமதி அதிகரிப்பும் வாணிபமும் சிறக்க நடந்தவரை அதை ஆதரித்தனர். தானியச் சட்டம் ஒழிக்கப்பட்ட பின்னர் சுமார் ஐந்து ஆண்டுகட்குள் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 50 மிலியன் பவுனிலிருந்து 100 மிலியன் பவுனாக உயர்ந்தது. ஆனால் 1875 முதல் 1884 வரை விவசாயம், தொழில் ஆகியவற்றில் உலக ரீதியிலேயே மந்த நிலை ஏற்பட்டது. இங்கிலாந்தின் வெளிநாட்டு வாணிபம் குறைந்தது. பொதுமக்கள் கருத்தும் மாறியது. 'காப்டன்' போன்றவர்கள் நினைத்ததைப்போல இங்கிலாந்தின் கொள்கைகளைப் பிறநாடுகள் பின்பற்றுவதற்குப் பதிலாக, அவை அதிகமான சுங்கவரிகளையும், தடைகளையும் ஏற்படுத்தின. பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, அமெரிக்க ஐக்கியநாடுகள்

போன்றவை வியாபாரப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை மிகவும் இறுக்கமாக்கின. பிரிட்டன் தன் வியாபாரக் கொள்கையின் அடிப்படையில் தனிநாடாக ஆயிற்று. இங்கிலாந்தின் பொருளாதாரம் நிலைபெயர வாரம்பித்தது. 1876-லிருந்து 1885-க்குள் இங்கிலாந்தின் உலக வாணிபப் பங்கு 23 சதவீதத்திலிருந்து 19 சதவீதத்துக்குக் குறைந்தது. பிறநாடுகள் தொழில் வளர்ச்சி அடைந்துவிட்ட காரணத்தால் பிரிட்டனின் பொருட்கள் வெளி நாட்டு அங்காடிகளில் செல்லுபடியாகவில்லை. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், ஜெர்மனி, ஜப்பான், பிரான்ஸ் போன்ற நாடுகளின் போட்டி அதிகரித்தது. பிரிட்டனின் வாணிபக் கொள்கையைச் சாதகமாகப் பயன்படுத்திக் கொண்டு, அந்நாடுகள் பிரிட்டனின் உள்நாட்டு அங்காடிகளிலே பெரும் ஆதிக்கம் செலுத்தியும், போட்டியை ஏற்படுத்தியும் பிரிட்டனுக்கு இக்கட்டான நிலையை ஏற்படுத்திவிட்டன. பிரிட்டன் பிறநாட்டுப் பொருட்களின் இறக்குமதிக்குத் தடைகளோ, வரிகளோ விதிக்காமலிருக்கும்போது அந்நாடுகள் பிரிட்டனின் பொருட்களின் மீது தடைகளையும், கடும் வரிகளையும் விதிப்பது சாதாரண மக்களிடை அதிருப்தியையும் ஆவேசத்தையும் ஏற்படுத்தியது. இதனுல் ஏற்றுமதி குறைந்தது. ஏற்றுமதி கூடி, இறக்குமதி குறைந்திருந்த நிலை மாறி, வியாபாரச் சமநிலை தலைகீழாகச் சென்றது. பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டில் பிரிட்டனுக்கு இருந்த உலக வாணிபத் தலைமைப்பீடமும், வெற்றிப் பாதையும் மாறி, பிறநாடுகளுடன் போட்டியிட முடியாத நிலை உருவாகிக் கொண்டிருந்தது. இருப்பினும் முன்னேற்றம் காணப் பட்டாலும், முந்திய வேகமும் அளவும் அதில் காணப்படவில்லை.

தொழில், விவசாயம், வாணிபம் இவற்றில் மாறி மாறி மந்தநிலை ஏற்பட்டது. வாணிபத்தில் ஏற்பட்டதைப் போலவே விவசாயத் திலும் பெரும் மந்தநிலை ஏற்பட்டது. 19ஆம் நூற்ருண்டின் முற்பகுதியில் விவசாயப் பொருட்களின் விலைச்சரிவு ஏற்பட்டது. விவசாயப் பொருட்கள் உற்பத்தியாளர்கள் தானிய இறக்குமதியை எதிர்த்துக் கடுமையாகப் போட்டியிட வேண்டியதாயிற்று. நிலச்சுவான்கள், இறக்குமதியில் தடைகளும் பாதுகாப்புச் சட்டங்களும் தேவை எனக் கருதினர்.

தொழிலைப் பொறுத்தமட்டில் லாபம் குறைந்தது. உற்பத்தி சீராகவேயிருந்தது. நிலக்கரி, இரும்பு, கப்பல் கட்டுதல் போன்ற தொழில்களில் மந்தநிலை ஏற்பட்டது. நிலக்கரியின் சிக்கனமான உபயோகமும், பிறநாடுகளில் நிலக்கரி வயல்களில் நவீன முறை களில் நிலக்கரிப் பெருக்கத்தாலும் பிரிட்டனின் நிலக்கரி உலகின் பல பாகங்களில் ஏற்கப்படவில்லை. தொழில்கட்குத் தேவையான

இரும்பு கிடைத்ததும், உற்பத்திச் சாதனங்களும், முறைகளும் பலநாடுகளில் பரவியதாலும், இருப்புப் பாதைகளமைப்பு வேலைகள் முடிவடைந்து கொண்டிருந்ததாலும் இத்தொழிலும் மந்தநிலை அடைந்தது. பிறநாடுகளும் தங்கள் கப்பல் தொழிலை விருத்தி செய்தன. அதிலும் இங்கிலாந்து கடும்போட்டியை எதிர்நோக்க வேண்டியதாயிற்று. மக்கள் கொள்கைகள், அரசின் தலையீட்டால் தான் பல்வேறு துறைகள் உருப்பெறும்என்றும், தொழிற்றுறையில் அரசின் தலையீட்டால் பல பலன்களைக் கண்ட மக்கள் பிறதுறைகளிலும், குறிப்பாக நாட்டுப் பொருளாதாரத்தைப் பாதிக்கும் வாணிபத்துறையிலும் அரசின் தலையீட்டை விரும்பவும் வலியுறுத்தவும் செய்தனர்.

ஆகவே, இதுபோன்ற கடுமையான விளைவுகளால் பாதுகாப்புக் கொள்கை தேவை என்று உணரப்பட்டது. 1841-ல வெளியிடப்பட்ட லிஸ்ட் (List) என்பவர், "அரசியல் பொருளாதாரத்தின் தேசியத் திட்டம் (National System of Political Economy) எனும் நூலில் காப்புக்கொள்கையின் நன்மைகளை விவரித்தார். முதலில் ஆதரவு கிடைக்காவிட்டாலும் அவரது கொள்கைகள் பின்னர் பிரபலமடைந்தன. அவற்றின் அவசியம் "ஆதிகால ஆங்கிலேய சோஷலிசவாதிகளான (Early English Socialists) சார்லஸ் ஹால் (Charles Hall), இராபர்ட் ஓவன் (Robert Oven), வில்லியம் தாம்ஸன் (William Thompson), ஜான் க்ரே (John Gray), தாமஸ் காட்ஸ்கின் (Thomas Hodgskin), ஜான்ப்ரே (John Bray) போன்றவர்களாலும் எடுத்துக் காட்டப்பட்டது. அவர்தம் கருத்து ரிக்கார்டோவின் (Richardo) கொள்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டது. அவர்கள் தலையிடாக் கொள்கையைக் கண்டித்தனர். அவர்கள் கார்ல் மார்க்ஸின் (Karl Marx) தத்துவ அடிப்படையில் முதலாளித்துவப் பொருளாதாரக் கொள்கைகளையும் கண்டித்தனர். பேபியன் சோஷலிசமும் (Fabian Socialism) சிட்னி வெப் (Sidney Webb), பெர்னுட்ஷா (Bernard Shaw) ஆகியோர் தலைமையில் உருவாயிற்று. அரசை நடுநிலையாளராகக் கொள்ளும் கில்டு சோஷலிசமும் (Gild Socialism) பின்னல் பாசிசமும் (Fascism) வளரத் துவங்கின. எல்லாத் தத்துவங்களுமே அப்போதிருந்த பொருளாதார அமைப்பைக் குறை கூறின. அவை தனித்தனியாகத் தலையிடாக் கொள்கையைத் தகர்த்தெறிய முயற்சித்தன. ஆகவே விரைவில் பாதுகாப்புக் கொள்கை ஏற்படுமென எதிர்பார்க்கப் பட்டது.

1881-ல் பாரர் எக்ராய்ட் (Farrer Ecroyd) என்ற பாராளுமன்ற உறுப்பினரைத் தலைவராகக் கொண்டு "நியாய வாணிபக் குழு

(Fair Trade League) உருவாயிற்று. பரிமாற்றத்தினடிப்படையில் முடிந்த அளவு தடையிலா வாணிபத்தைக் கைக்கொள்ள அக்குழு கருத்துக்களை வெளியிட்டது. பிறநாடுகள் பிரிட்டனுக்கு எந்த அளவு வாணிப ஒத்துழைப்பு தந்தனவோ, அந்த அளவே சலுகைகள் தரவேண்டுமென்றும், மற்ற நாடுகளுக்கு அதே அளவு பதிலடி தர வேண்டும் என்றும் கூறியது. இது அதிக ஆதரவாளர் களைப் பெறவில்லை. பிரிதொரு கூட்டம் குடியேற்ற நாடுகளின் அங்காடிகளின் ஒருங்கிணைப்பு மூலம் ஏற்றுமதி வாணிபத்தைச் சிறக்கச் செய்யலாம் என்றனர். அவர்கள் கூடி ஜோஸப் சேம்பர்லின் (Joseph Chamberlain) தலைமையில் பிரிட்டிஷ் பேரரசின் சுங்கக் குழு (British Imperial Customs Union) ஒன்றை ஏற்படுத்தினர். வாணிப வட்டத்தைப் பேரரசு ரீதியில் திட்டமிட்டனர். 1903-ல் சேம்பர்லின் தனது சுங்கச் சீர்திருத்த இயக்கத்தைத் துவங்கினார். (Tariff Reform Campaign). காப்புக் கொள்கையின் மூலம் பிரிட்டனின் உற்பத்தியாளர்கள் பாதுகாக்கப்பட வேண்டுமென்பதும் தாய் நாட்டுடன் குடியேற்ற நாடுகளின் அங்காடிகள் வாணிபத் தொடர்பின் அடிப்படையில் நெருக்கமாகப் பிணைக்கப்பட்டு ஒரே பொருளாதார அமைப்பாக்க வேண்டுமென்பதும் அவரது கூற்றுகும். அவரது கொள்கைகள் நாட்டில் கடும் வேகத்தில் பரவின. தனது பதவியை விட்டுவிட்டுத் தன் கொள்கைகளைப் பரப்புதற்காகச் சேம்பர்லின் முனைந்தார். 1904-ல் சுங்கக் குழு ஒன்று ஏற்பட்டது. அதன் அறிக்கைகளை அரசு ஏற்றுக்கொள்ளத் தயங்கிற்று. 1914-ல் தான் இறக்கும்வரை சேம்பர்லின் அவ்வியக்கத்திற்குப், புத்துயிர் அளித்து வந்தார். ஆனால் அவரது வாழ்நாளிலேயே அவரது கொள்கைகள் செயல்படுத்தப்படவில்லை. ஆனால், காப்புக்கொள்கை தோன்றுவதற்கான அறிகுறிகள் நாளடைவில் ஏற்பட்டிருந்தன. வெளிநாட்டுப் பொருட்களைப் பிரிட்டிஷ் பொருட்களாக விற்பதைத் தடுக்க 1887-ல் ஏற்பட்ட "சரக்குக்குறிகள் சட்டமும், (Merchandise Marks Act), 1907-ல் உரிமைச் சட்டமும் (Patent Act) ஏற்பட்டன. 1900-ல் வாணிபத் தகவல் துறை (Commercial Intelligence Department) ஏற்பட்டது. இது இங்கிலாந்தின் பொருட்களுக்கான தேவைகளைத் தொழிலதிபர்கட்குத் தெரிவிக்கும். 1917-ல் கடல்கடந்த வாணிபத்துறை (Department of Overseas Trade) ஏற்பட்டது.

ஆனாலும் 1904 முதல் 1914 வரை பதவியிலிருந்த லிபரல் கட்சி எவ்வித மாற்றங்களையும் வாணிபத்துறையில் புகுத்தத் தயங்கியது. தடையிலா வாணிப ஆதரவாளர்களான அவர்கள் எவ்விதப் புரட்சிகரமான மாற்றங்களையும் செய்யத் தயாராயில்லை. இறக்குமதித் தடைகளும், வரிகளும் உணவுப் பண்டங்களின்

விலையை அதிகரிக்கச் செய்யும் என்றும் பயந்தனர். மார்ஷல் (Marshall) போன்ற பொருளியல் அறிஞர்கள் காப்புக் கொள்கை பாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தும் என்றியம்பினர்.

உலகப்போரின் போதும், அதற்குப் பின்னரும், பல தடைகளை யும், வரிகளையும் விதிக்க வேண்டியதவசியமாயிற்று. 1915-ல் கடிகாரங்கள், கைக்கெடிகாரங்கள், சினிமா பிலிம்கள், சங்கீதக் கருவிகள், மோட்டார் கார்கள் ஆகியவை மீது கப்பல்களில் இடம் கிடைப்பதற்காக $33\frac{1}{3}$ சதவீத வரி விதிக்கப்பட்டது. அன்னியச் செலாவணிச் சேமிப்புக்காக இவை விதிக்கப்பட்டன. 1924-ல் தொழிற்கட்சி ஆட்சிக்கு வந்தபின் இது நீக்கப்பட்டாலும், பின்னர் இது மீண்டும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இவை "மெகன்ஞ" (Mekanna) வரிகள் எனப்பட்டன. 1921-ல், தொழில்களின் பாதுகாப்புச் சட்டம் (Safeguarding of Industries Act) 1920-ல் சாயப் பொருட் களின் இறக்குமதியைத் தடைசெய்து சாயப் பொருட்களின் சட்டம் (Dye stuff Act) ஏற்பட்டது. 1921-ல் ஜெர்மன் இழப்பீட்டு மீட்புச் சட்டம் (German Reparation And Recovery Act) ஜெர்மனி பொருட்களின் மீது 55% வரை வரிவிதிப்புச் செய்து அந்நாட்டுப் போட்டியைத் தவிர்த்து, பிரிட்டனின் அங்காடிகளிலிருந்து ஜெர்மன் பொருட்களை வெளியேற்றியது. மூலத் தொழில்களுக்குத் தேவையான பொருட்களின் மீது வரி விதித்தது. இறக்குமதிகளின் மீது பொருட்களின் பெருமதிப்பில் $33\frac{1}{3}$% வரி விதிக்கப்பட்டது. அது இரசாயன இயந்திரப் பொருட்கள், விஞ்ஞானக் கருவிகள், தேசியப் பாதுகாப்புத் துறைத் தொழில்களுக்கான உற்பத்திப் பொருட்கள், கண்ணுடிகள், கம்பியிலிக்கருவி வால்வுகள் போன்றவற்றுக்கு வரி விதிப்பு செய்தது. வாணிபக் கழகம் (Board of Trade) உள் நாட்டுத் தொழில் பாதுகாப்புகளுக்கான வரி விதிப்புகளுக்கு அதிகாரம் பெற்ற அங்கமாயிற்று. மேலும் பொருட்குவிப்பு வரிகள் (Anti dumping duty) $33\frac{1}{3}$% காகிதம், சல்லாடைகள் (Laces) கை யுறைகள் போன்றவற்றின்மீது விதிக்கப்பட்டன. 1925-ல் பட்டுக்கும் வரி விதிக்கப்பட்டது.

1924-ல் தொழிற்கட்சி, தடையிலா வாணிபத்தை ஊக்குவிப் பதற்காக "மெகன்ஞ வரிகளை" நீக்கியது. ஆனால் அதே ஆண்டில் பழமைக் கட்சி மீண்டும் "மெகன்ஞ" வரிகளைக் கொண்டு வந்தது. மேலும் பல பாதுகாப்பு வரிகளை ஏற்படுத்திற்று. 1929-ல் பெரும் மந்தநிலை ஏற்பட்டதையொட்டி பிரிட்டனில், 1931-ல் பொருளா தாரச் சிக்கல் ஏற்பட்டது. பல நாட்டு அரசியல் மாற்றங்களும், பிரிட்டனின் சரக்குகளுக்குத் தடைகளும், எதிர்ப்புகளும் வாணி பத்தைப் பெரிதும் குறைத்தன. வேலையின்மை பெருகிற்று.

பொருளாதாரத் தடுமாற்றம் ஏற்பட்டது. ஆகவே இக்காரணங்கள் தடையிலா வாணிபத்தைக் கைவிடச் செய்தன. 1931-ல் அக்டோபர் மாதம் பதவி ஏற்ற தேசிய அரசாங்கம் பல சட்டங்களை இயற்றியது. அபரிமித இறக்குமதிச் சட்டம் (Abnormal Importations Act) இறக்குமதி அதிகரிப்பைத் தடைசெய்யும் பொருட்டு வாணிபக் கழகத்துக்கு 50% முதல் 100% வரை வரிவிதிப்புச் செய்ய அதிகாரம் வழங்கியது. அதே ஆண்டு தோட்டக்கலைப் பொருட்கள் சட்டம் (Horticultural Products Act) பழங்கள், பூக்கள், காய்கறிகள் போன்றவற்றின் மீது தனியாக அல்லது பெறுமான வித வரிகளை 100 சதவீதத்துக்கு விதித்தது. இவைகள் இறக்குமதியைக் கணிசமாகக் குறைக்க உதவின. இவை 1932-ல் ஏற்பட்ட இறக்குமதி வரிகள் சட்டத்தால் (Import Duties Act) மாற்றியமைக்கப்பட்டன. இது பொதுவாக இறக்குமதிகளுக்கு 10 சதவீதமாக (பின்னால் 20 சதவீதமாக) உயர்த்தப்பட்டது. அதன்படி "இறக்குமதி வரிவிதிப்பு ஆலோசனைக் குழு" ஏற்பட்டது. (Import Duties Advisory Committee). அதன் ஆலோசனையின் பேரில் மேலும் சுங்கவரி விதிப்பது சாத்தியமாயிற்று. இங்கிலாந்து அதிலிருந்து பாதுகாப்புக் கொள்கையை முற்றிலும் நடைமுறைக்குக் கொணர்ந்தது. அச்சட்டத்தின்படி பிறநாட்டு இறக்குமதிகளின் பேரில் ஒரு வரி விதிப்பும், பிரிட்டிஷ் பேரரசு நாடுகளின் பொருட்களின்மீது ஒரு வகை வரி விதிப்பையும் ஏற்படுத்தியது. இது அத்துடன் "பேரரசு விருப்பக் கொள்கையை" (Imperial Preferences) வகுத்தது.

ஏற்கனவே இங்கிலாந்து தன் குடியேற்ற நாடுகட்குப் பல வாணிபச் சலுகைகளைத் தந்திருந்தது. ஜோஸப் சேம்பர்லின் வாணிப வட்டத்தைப் பெருக்குவதைக் காட்டிலும், வாணிபத் தொடர்பின் நெருக்கத்தை வலியுறுத்தினார். பிரிட்டனின் குடியேற்ற நாடுகளை உள்ளிட்டுப் பேரரசு மனப்பான்மையை வளர்த்திருந்தார். பேரரசு நட்பு நாடுகள், பேரரசு குடியேற்ற நாடுகள் அல்லது பிரிட்டிஷ் பொதுநல நாடுகள் என்றும், பிரிட்டனின் ஆட்சி நாடுகள் என்றும் வகைப்படுத்தியிருந்தார். சுயாட்சி அந்தஸ்துப் பெற்ற பிரிட்டிஷ் பொதுநலக்கூட்டு நாடுகள் பலமுறை மகாநாடுகள் நடத்தின. அவை பொருளாதாரத் தொடர்பின் நெருக்கத்தையும், குடியேற்ற நாடுகளின் நலன்களின் பாதுகாப்பையும், பொது வாணிபக் கொள்கையையும், உரிமைச் சட்டங்களையும், கடற்கடவுப் பொதுவிதிகளையும், குடியேற்ற விதிகளையும் பற்றி விவாதித்துப் பேரரசு விருப்பக் கொள்கையை (Imperial prferences) உருவாக்கியிருந்தன. பிரிட்டிஷ் ஆட்சி நாடுகள் பெறும் உதவிகட்குப் பதிலாக பிரிட்டனின் வாணிப,

தொழில் நலன்கள் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டன. பரஸ்பர நலன்களைக் கருத்தில் கொண்டு பிரிட்டனும், சார்பு நாடுகளும் வாணிபக் கொள்கைகளை வகுத்துக்கொண்டன. அதுவே பேரரசு சார்பு அல்லது பேரரசு விருப்பக் கொள்கை (Imperial preferences) எனப்பட்டது. இறக்குமதி வரிவிதிப்பு ஆலோசனைக்குழு 1931-ல் விதிக்கப்பட்ட வரிவிகிதங்களைப் பெரும்பாலான பொருட்களின் மீது காட்டியதுடன் அநேக ஆடம்பரப் பொருட்களுக்கு $33\frac{1}{3}$ சதவீதமாக உயர்த்தியது. இங்கிலாந்து மேலும் பல நாடுகளுடன் வர்த்தக இருமுக ஒப்பந்தங்களை (Bilateral Agreement) நார்வே, ஸ்வீடன், டென்மார்க் போன்ற நாடுகளுடன் செய்துகொண்டது. பரஸ்பர ஏற்றுமதி, இறக்குமதித் தடைகளைத் தளர்த்தி வாணிபப் பெருக்கத்துக்கு ஏற்பாடுகள் செய்துகொண்டன. சுங்கவரிகள் பல விலக்கப்பட்டன. இங்கிலாந்து அந்நாடுகளுடன் தாராள மனப்பாங்குடன் நடந்துகொண்டது. 1934-ல் இங்கிலாந்து சரக்குகளின் மேல் பிரான்ஸின் கடும் வரிவிதிப்புக்குப் பதிலடியாக இறக்குமதி வரிகளை உயர்த்தியது. ஆனால் உடனடியாகப் பிரான்ஸுடன் ஒப்பந்தம் உருவானதால் அவை நீக்கப்பட்டன. பிரிட்டிஷ் பேரரசு நாடுகளில் கடும் போட்டியை உருவாக்கி வந்த ஜப்பானுக்கும் அதே மாதிரியான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. இரு நாடுகளுக்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்படும் சூழ்நிலை இல்லாத காரணத்தால் பேரரசு நாடுகள் 1927 முதல் 1931 வரையான இறக்குமதியினடிப்படையில் இறக்குமதி அளவை நிர்ணயம் (Qnota System) செய்து ஜப்பானின் போட்டி நிலையைத் தவிர்த்தது.

தனது உலகத்தலைமை நிலையை உலகின் பல்வேறு நாடுகளின் முன்னேற்றம் காரணமாகப் பறிகொடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாகி விடுவதைக் கண்ட பிரிட்டன் மீண்டும் தனது குடியேற்ற நாடுகளின் தொடர்பை நெருக்கமாக்குவதால் மீண்டும் பெற எத்தனித்தது. அவற்றுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ள ஏதுவாக ஏற்கனவே பிறநாடுகளுடன் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தங்களைச் சற்று மாற்றியமைத்துக்கொண்டது. தடையிலா வாணிபம் இருக்கும் வரை குடியேற்ற நாடுகளுக்கு எவ்விதச் சலுகைகளும் அளிக்க இயலவில்லை. காப்புக் கொள்கையினின்றும் பிறநாடுகளுக்கு விலக்கு அளிப்பதைக் காட்டிலும் பேரரசு நாடுகளுடன் வாணிபப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தும் கொள்கை வலுப் பெற்றது. பிற சாதகமான சூழ்நிலைகள் மாறி வந்தாலும், அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலையைச் சரிக்கட்டவும், தேசிய வருமானத்தைப் பெருக்கவும், வேலையின்மையைக் குறைக்கவும், உற்பத்தி, அளித்தல் ஆகியவற்றைச் சமன்படுத்தவும், சுங்கவரிப் பிரச்சினைகளுக்குச் சுமுகமான தீர்வு காணவும், இங்கிலாந்து, பேரரசு விருப்பக் கொள்கையைக் கடைப்

பிடித்தது. மேலும் இறுக்கமான சுங்கவரிகள், இறக்குமதி விதிகள் பேரரசு சார்புள்ள நாடுகளின் வாணிபத் தொடர்பை முறித்துக் கொள்ளாமலிருக்கவும், அவற்றிற்கிடையேயுள்ள பிளவுகளைக் குறைக்கவும், வாணிப வட்டத்தைத் திட்டவட்டமாக்கி, பொருளாதாரத் தடுமாற்றத்தைப் போக்குவதும் அதன் நோக்கமாகும். இருமுக ஒப்பந்தங்கள் மூலம் உலக வாணிபத்தைத் தன்னுள் அடக்க இங்கிலாந்து பெரும்பாடுபட்டது. இந்த அடிப்படையில் பேரரசு சார்பு நாடுகள் ஒட்டாவா (Ottawa) எனுமிடத்தில் 1931-ல் ஒரு பொருளாதார மாநாட்டைக் கூட்டியது. அதில் உள்நாட்டு உற்பத்தியாளர்கட்கு முதலிடமும், பேரரசு உற்பத்தியாளர்களுக்கு இரண்டாவது இடமும், வெளிநாட்டினர்க்குக் கடைசி இடமும் தருவதென முடிவு செய்தது. 1932-ல் ஏற்பட்ட 'இறக்குமதி வரிகள் சட்டத்திலிருந்து' இங்கிலாந்து அதற்கு வரிவிலக்கு அளிக்க முன் வந்தது. வெளிநாட்டுப் பொருட்களுக்கு ஏற்கனவே உள்ள 10 சதவீத பெறுமான வீதவரி நிலை நிறுத்தப்பட்டது. பிறநாடுகளிலிருந்து, பிரிட்டனுக்கு வரும் கோதுமை, வெண்ணெய், பாலாடைக் கட்டி, அரிசி, பழங்கள் போன்றவை, பேரரசு நாடுகளில் உற்பத்தி செய்ய ஊக்கமளிக்கும் நோக்கத்தில் அப்பொருட்களின் மீது இறக்குமதி வரியை உயர்த்த பிரிட்டன் ஒப்புக் கொண்டது. ஆனால் ஒட்டாவா ஒப்பந்தத்தினால் நன்மை ஏதும் கிட்டவில்லை. பேரரசு நாடுகளின் வாணிபம் 10 சதவீதமாக உயர்ந்தது. ஆனால் பிரிட்டனின் வாணிபம் 5 சதவீதம் தான் உயர்ந்தது என்பது தெளிவு. இவை தவிர, பிற காப்பு வரிகளும், பாதுகாப்புக் கொள்கைகளும் பல சட்டங்களின் மூலம் நிலைநிறுத்தப்பட்டன. இறக்குமதி அளவுகளும் பங்கு நிலைகளும் (Quota) வரையறுக்கப் பட்டன. 1932-ல் ஏற்பட்ட சுங்கவரிக் கொள்கை இரண்டாம் உலகப் போர்வரை நடைமுறையில் இருந்தது. பேரரசு நாடுகளிலிருந்து வந்த பல கச்சாப் பொருட்களும், பிற பொருட்களும் வரி விலக்குப் பெற்றிருந்தன. உணவுப் பொருட்கள் இறக்குமதி வரி விதிப்புக்குட்பட்டன. ஒட்டாவா ஒப்பந்தத்தை நடத்துவது நாளடைவில் பிரிட்டனுக்குக் கடினமாயிற்று. மேலும், பிரிட்டனின் பேரரசு சார்புக் கொள்கையை உள்ளிட்ட வாணிபக் கொள்கை பிறநாடுகளின் கண்டனத்துக்குள்ளாயிற்று. இதனால் பன்னாட்டு வர்ணிப ஒருங்கிணைப்பின் தலைமைப்பீடத்தை பிரிட்டன் இழந்ததோடல்லாது, பல பொருளாதார அடிப்படைகளைக் கொண்ட அரசியல் வட்டங்கள் உலகில் உருவாயின. இருமுக வாணிபத் தொடர்பால் பலமுனை (Multilateral) வாணிபம் தளர்ச்சியடைந்தது. நாட்டின் பொருளாதாரம் சீர்படவும், அந்நியச் செலாவணி பங்கப்படாமலும் வாணிபம்

சமநிலை ஏற்பட வழி வகுத்ததைத் தவிர இக் கொள்கைகள் பெரும் நன்மைகள் எதையும் ஏற்படுத்திவிடவில்லை.

பிந்திய நடவடிக்கைகள்:

இரண்டாம் உலகப்போர் துவங்கியதும் பொருளாதாரத் துறையில் பல கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. அவை யாவும் அரசின் கட்டுப்பாடுகளுக்கு உட்படுத்தப் பட்டன. பன்னாட்டுத் தொடர்பு பல பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கு அவசியம் என்ற நிலை ஏற்பட்டது. போருக்குப் பின்னர் நாடுகளின் பொருளாதாரச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட பன்னாட்டுப் பணநிதியும் (International Monetary Fund) உலக வங்கியும் (World Bank) ஏற்பட்டன. 1948 மார்ச்சில் பன்னாட்டு வாணிப அமைப்பு International Trade Organisation) 53 நாடு களால் தயாரிக்கப்பட்டது. ஆனால், அது செயல்படுத்தப்படவில்லை; அதன் நோக்கம் வாணிப, முதலீடு கொள்கைகளைச் சீராக்கும் அனைத்துலக சட்டங்களை உருவாக்கவும், பிற்பட்ட, விருத்தியடையாத நாடுகளின் பொருளாதார வளர்ச்சியையும், தவறான வாணிபக் கொள்கைகள், நடவடிக்கைகளைத் தடுக்கச் செய்வதுமாகும். சில சந்தர்ப்பங்களில் பேரரசுச் சார்பு கொள்கைகட்கு விதிவிலக்கு அளித்தது. ஆண்டுக்கு ஒரு முறை நடைபெறும் மாநாடே அதன் அதிகாரம் பெற்ற அங்கமாகும்.

அதன்பின் 1947 ஏப்ரலில் ஜெனிவாவில், இந்தியா உள்ளிட்டு 23 நாடுகள் கூடின. வாணிபத் தடைகளை நீக்கவும், சுங்கவரிகளைக் குறைக்கவும், வேறுபாடுகளை நீக்கவும், பரஸ்பர நன்மையைக் கருதி சில சலுகைகளைப் பரிமாறிக்கொள்ளவும் திட்டமிட்டன. 1947 அக்டோபரில் சுங்க. வணிக பொது உடன்பாடு (General Agreement of Tariff and Trade) உருவாயிற்று. இக்குழுவில் 123 வகையான ஒப்பந்தங்கள் அந்நாடுகளிடையே உருவாயின. எந்த நாடும் பதில் சலுகையின்றி எந்த நாட்டுக்கும் சலுகை அளிக்கக் கூடாதென ஆயிற்று. ஒரு நாட்டுக்கு வழங்கும் சலுகை இக்குழுவைச் சேர்ந்த நாடுகளுக்கே அளிக்கப்படவேண்டும், இருமுக ஒப்பந்தங்கள், பலமுக ஒப்பந்தங்களாக மாற்றியமைக்கப்பட்டன. இதில் இங்கிலாந்து, ஐக்கிய அரபுக் குடியரசு, கனடா, பிரான்ஸ், இத்தாலி, ஜெர்மனி, டென்மார்க், பின்லாந்து, ஸ்வீடன், கிரீஸ் போன்றவை அங்கத்தினர்களாகும். போருக்குப் பின்னர் உணவும், கச்சாப் பொருளும் இங்கிலாந்துக்கு அதிகம் தேவையாயின. இத்திட்டத்தின்படி இங்கிலாந்தின் வாணிபம் சற்று உயர்ந்தது. 1938-ல் இறக்குமதி 919 மிலியன் பவுனாக இருந்தது, 1947-ல் 1798-மிலியனாகவும், 1954-ல் 3379 மிலியனாகவும், ஏற்றுமதி

1938-ல் 471-மிலியன் பவுனாயிருந்தது 1947-ல் 1142 மிலியனாக வும், 1954-ல் 2973 மிலியன் பவுனனது. தேசிய வருமானம் 1938-ல் 10.4 சதவீதமாயிருந்தது 1947-ல் 13 சதவீதமாகவும், 1954-ல் 18.2 சதவீதமாகவுமாயிற்று. பின்னர் வாணிபத் தடைகள் சிலவற்றை நீக்கியது. மேலும் "கென்னடி வட்டம்" (Kennedy Round) எனும் திட்டமும் உருவாக்கப்பட்டது. இதன்படி பிரிட்டன் சுங்கவரிக் குறைப்பைப் பலபடிகளில் 1968 முதல் 1972-க்குள் செய்ய ஒத்துக்கொண்டது. முதல்படியாக 1968 ஜூலை முதல் நாளிலும் பின்னர் 1970 ஜனவரி முதலும், 1971, 1972-லும் செய்யத் திட்டமிட்டுள்ளது.

பின்னர் ஏற்பட்ட ஐரோப்பிய மீட்புத்திட்டம் (European Recovery Programme) பன்னாட்டு வாணிப வளர்ச்சிக்கு வழிகோலியது. 1957-ல் உருவான "சுங்கவரிகள் (குவிப்பும், உதவியும்) சட்டம்" (Customs and Duties (Act Dumping And Subsidies) பிரிட்டனின் குறிப்பிட்ட ஒரு தொழில் நசியும் நிலையில் பொருட்குவிப்பு, அல்லது உதவிபெறும் பொருட்களின் இறக்குமதி ஏற்படுமானல் வாணிபக் கழகம் அவசியமான வரிகளை விதிக்க அதிகாரம் தந்தது. அது நான்கு முக்கியச் சட்டங்களுடைய, எழுபது நிதிச் சட்டங்களுடைய தொகுப்பாக அமைந்தது. 1959 ஜனவரி முதல் தேதியிலிருந்து அனைத்துலக ரீதியில் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட சட்டமாக அமுல் செய்யப்பட்டது. 1964 அக்டோபரில் தற்காலிக சுங்கவரிச் சட்டம் ஒன்று நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலையைச் சமன் செய்வதற்காக 15 சதவீத வரியை உணவு, எரிபொருள், கச்சாப்புகையிலை போன்றவற்றிற்கு விதித்தது. 1965 ஏப்ரலில் அது 10 சதவீதமாய்க் குறைக்கப்பட்டு 1966 நவம்பரில் ரத்து செய்யப்பட்டது.

1957-ல் "ஐரோப்பியப் பொருளாதார, சமூக அமைப்பு" (European Enonomic Community) அல்லது "ஐரோப்பிய பொதுச் சந்தை" (European Common market) என்பது பிரான்ஸ், பெல்ஜியம், லக்சம்பர்க், நெதர்லாந்து, இத்தாலி, மேற்கு ஜெர்மனி ஆகிய நாடுகளிடையே உருவாயிற்று. அது "ரோமாபுரி ஒப்பந்தம்" (Treaty of Rome) எனப்பட்டது. அது தடையிலா வாணிபத்தை நோக்கமாகக் கொண்டது. அது இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடுகளை அக்கூட்டு நாடுகளுக்குள் தளர்த்த உதவியது. மேலும் "ஐரோப்பிய, கொடுப்பல் குழு" (European Payments Union) உருவானது. அது பல நாடுகளின் வாணிப வளர்ச்சிக்கு ஊக்க மூட்டியதுடன், அந்நாடுகளின் வங்கிகளின் தீர்வகமாகச் (Clearing house) செயல்பட்டது. ஐரோப்பிய சமூக அமைப்பில்

அங்கத்தினர் நாடுகளான ஆஸ்டிரியா, டென்மார்க், நார்வே, போர்ச்சுக்கல், சுவீடன், சுவிட்சர்லாந்து ஆகியவை இங்கிலாந்தைச் சேர்த்து ஐரோப்பிய தடையிலா வாணிபக் கழகம் (European Free Trade Association) ஒன்றினை ஏற்படுத்தி, ஐரோப்பாவில் வாணிபத் தடைகளை நீக்க ஏற்பாடுகள் செய்து கொண்டன. இது, பொதுச் சந்தை நாடுகட்கும் தடையிலா வாணிபக் கழக நாடுகட்கும் தொடர்பு ஏற்படுத்தி வாணிப விருத்திக்கான வழிகளை உருவாக்கிற்று. 1960-ல் ஏற்பட்ட கூட்டத்தில் சுங்க ஒழிப்புக்குத் தடையிலா வாணிபக் கழக நாடுகள் ஒப்புக் கொண்டன. அத்தடைகளை 1970 ஜனவரி முதல் தேதியில் நீக்கவும் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டது. 1966 லேயே தொழிற்பொருட்களின் (Industrial Goods) மீது மிக வேகமாகத் தடைகளை நீக்கியது குறிப்பிடத்தக்கது.

1961 ஜூலை 31-லும், மே 1967லும் ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூக அமைப்பில் சேர இங்கிலாந்து விருப்பம் தெரிவித்தது. ஆனால் அதன் நிபந்தனைகள் காரணமாக அது செயல்படுத்தப்படவில்லை. ஐரோப்பிய தடையிலா வாணிப நாடுகள், பேரரசு நாடுகள் ஆகியவற்றுடன் இங்கிலாந்து செய்துகொண்ட உடன்படிக்கைகளுக்குப் பங்கம் ஏற்படாமல் பாதுகாப்புச் செய்து கொள்ள முடியுமானால் தான் அவ்வமைப்பில் சேருவதாக இங்கிலாந்து கூறியது. ஐந்து நாடுகள் சம்மதித்தும் பிரான்ஸின் எதிர்ப்பால் கைகூடாமல் நின்றது. 1967லும் ஏற்பட்ட பேச்சுவார்த்தைகள் பலன் தரவில்லை. 1971-ல் அது சேருவதற்கான அறிகுறிகள் காணப்படுகின்றன. இவற்றில் இங்கிலாந்து சேரவேண்டுமாயின் அதன் வாணிப, சுங்கக் கொள்கைகள் அனைத்தும் மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டியது அவசியமாகும்.

1968 நவம்பரில் இறக்குமதி "வைப்புத் திட்டம்" (Import Deposit Scheme) அயல்நாட்டுச் செலுத்து நிலையைச் சரிசெய்ய ஓராண்டுக்குச் செயல்படுத்தப்பட்டது. இதன்படி சுங்க இலாகாவிடம் ஆறுமாத காலத்துக்கு இறக்குமதியாகும் பொருட்களின் மதிப்பில் 50% வைப்புத் தொகையாகத் தரவேண்டும். 1964-ல் ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் வர்த்தக அபிவிருத்தி மாநாடு (United Nation's Conference on Trade and Development) ஜெனிவாவில் கூடியது. பாரபட்சமின்றி அபிவிருத்தியடையாத அனைத்து நாடுகளுக்கும், வாணிபத் தடைகளையும் வரி விதிப்புகளையும் ரத்து செய்வதற்கு வளர்ச்சியடைந்த பிறநாடுகளும் அதேபோல் ஒத்துக் கொண்டால் தாமும் சம்மதிப்பதாகத் தெரிவித்தது. மேலும், இதற்கு மிகப் பற்றுடை நாட்டுக்குப் பங்கம் ஏற்படாமலும், பேரரசு நாடு

களும் ஒத்துக்கொள்ள வேண்டுமெனக் கூறியது. பிறநடவடிக்கைகள் 1968-ல் டில்லியிலும், 1969லும் உருப்பெற்றன.

தன் வாணிப வளர்ச்சிக்கு உதவுவதற்காக மாற்றுக் கட்டுப்பாடு (Exchange Control), ஏற்றுமதி ஊக்கம் (Export Promotion) போன்ற உபாயங்களின் மூலமும், வாணிப அமைப்புகள், நிறுவனங்களின் மூலமும் இங்கிலாந்து பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு முயன்று கொண்டிருக்கிறது. வாணிபக் கழகம் தவிர "கடல்கடந்த வாணிப அங்காடிக் கழகம்" (Overseas Marketing Corporation) "ஏற்றுமதி வரவு உத்தரவாத இலாகா" (Export Credits Guarantee Department), "பிரிட்டிஷ் தேசிய ஏற்றுமதிக் குழு" (British National Exports Council), "இலண்டன் சரக்குமாற்று நிலையங்கள்" (London Commodity Exchange) "அந்நியச் செலாவணி மாற்று நிலையம்" (Foreign Exchange Market) போன்ற பல்வேறு அமைப்புகள் இங்கிலாந்தின் வாணிப வளர்ச்சிக்கு உதவுவதுடன், பொருளாதார மேம்பாட்டுக்காகப் பாடுபட்டு வருகின்றன. இவற்றின் நற்சேவைகளைப் பொறுத்தே இங்கிலாந்தின் எதிர்காலப் பொருளாதாரம் அமையும் என்பது திண்ணம். தொழிற்துறை, வாணிபம் ஆகியவற்றில் பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் பிரிட்டனின் ஆதிக்க நிலைக்குக் காரணங்கள்: (Causes of the Industrial and Commercial supremacy of Britain during the Ninteenth Century):

1789 முதல் 1914 வரை பிரிட்டனின் ஆதிக்க நிலைக்குப் பல காரணங்களுண்டு. 19-ஆம் நூற்றுண்டில் மட்டுமல்லாது இந் நூற்றுண்டின் தொடக்கம்வரை கூட அந்நிலையை அது காப்பாற்றி வந்தது. உலக வாணிபத்தில் அதன் உன்னத நிலைக்கு அது வெகு சீக்கிரமாகப் பிறநாடுகளுக்கு முன்பாகத் தொழில்மயமானதும், அந்நாட்டின் தொழில் நிபுணர்களின் திறனும், உற்பத்தியின் வேகமும், பெருக்கமும் அடிப்படையாகும். அது உலகப் புகழ் பெற்ற நிதி மையமாயிருந்ததும், மூலதனக் குவிப்பும், வெளிநாட்டு முதலீடுகளும், அதன் கடனிப்புச் சக்தியும் மேலும் உதவின. இருப்புப் பாதைகள் ஏற்பட்டதும், அதன் தடையிலா வாணிபமும், கனிவளமும், கப்பல்களின் பெருக்கமும், அரசியல் அமைதியும் அதைச் சிறந்த நாடாகத் திகழச் செய்தது. பிறநாடுகளுக்கு ஒரு நூற்றுண்டுக்கு முன்பாகவே தொழில்வளர்ச்சி ஏற்பட்டிருந்தது. நெடுங்காலமாக நடந்துவந்த அதன் தொழில்கள் உச்சநிலையை அடையும்போது தான் பிறநாடுகள் அத்தொழில்களை ஆரம்பித்தன. நீண்ட காலத் தொழில்களின் காரணமாக அதன் கைவினைஞர்களும், தொழிலாளிகளும் அனுபவம் பெற்றவர்களாயிருந்தனர். பிறநாடுகட்கு அதன் கருவிகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டாலும் கூட பிரிட்டானியர்களைப்போல அவற்றைப் பிறநாட்டாரால் இயக்க இயல

வில்லை. அது புதுக்கருவிகளையும் உருவாக்க அவர்களை மேலும் ஊக்குவித்தது. 19-ம் நூற்ருண்டில் பிரிட்டனில் லங்காஷயரில் உற்பத்தியான மெல்லிழை, தரத்திலும், அளவிலும் உயர்ந்ததாக விருந்ததால் பிறநாடுகள் அவற்றுடன் போட்டியிட முடியாதிருந் தன. பேரளவை உற்பத்தி பிரிட்டனிலேயே முதலில் ஆரம்ப மாயிற்று. சிறந்த தொழில் நிபுணர்களை உருவாக்கிய பிரிட்டன் சிறந்த வியாபாரிகள், வங்கியர்கள், உற்பத்தியாளர்களையும் உருவாக்கியது. அவர்கள் இணைந்து செயல்பட்டு உலக அங்காடி களில் பிரிட்டனின் மதிப்பை உயர்த்த உதவினர். போக்கு வரத்து விருத்தியானதும் செய்தித் தொடர்பு ஏற்பட்டதும் பல நிறுவனங் களும், நிர்வாகிகளும், தொழிலதிபர்களும், வர்த்தகச் செல்வர் களும் உருவாயினர். உலகிலேயே சிறந்த நிதியமைப்பு இலண்ட னில் உருவாயிற்று. உலகம் முழுவதும் நிதித் தொடர்பு கொண்டு வாணிபத் தொடர்பு ஏற்படுத்தியது. 19-ஆம் நூற்ருண்டில் இலண்டன் பண அங்காடி ஆதிக்கமிக்கதும், நம்பகமானதுமாக விளங்கியது. அமெரிக்காவுக்குப் பட்டு விற்ற சீனர்களும் ஐரோப் பாவுக்குப் பருத்தி அனுப்பிய அமெரிக்கர்களும் மாற்று உண்டியல் களை இலண்டன் மூலமே பெற விரும்பினர். இலண்டன் நாண யமே உலக நாணயங்களின் அடிப்படையாக அமைந்தது. கடனளிப்பு மூலமும் பிரிட்டிஷ்காரர்கள் பெருமதிப்புப் பெற்றனர். பன்னாட்டு நிதியையும், உலக வாணிபத்தையும் தீர்மானிக்கும் காரணியாகப் பிரிட்டன் விளங்கியது. பிரிட்டனிலுள்ள பணக் காரர்களும், தொழிலதிபர்களும் உலகின் பல்வேறு பகுதிகளிலும் முதலீடு செய்யத் தயங்கவில்லை. இருப்புப்பாதை யமைப்பிலும், அமெரிக்காவிலும் துணிந்து முதலீடுகள் செய்தனர். இவற்ருல் பிரிட்டனில் மூலதனக் குவிப்பு ஏற்பட்டது. செல்வர்களும், நடுத்தர வகுப்பினரும், தொழிலாளர்களும் சேமிப்புப் பழக்கம் உள்ளவர்களாதலால் அதிகப் பணம் சேமிக்கப்பட்டது. சீரான வாணிபக் கொள்கை மூலம் தன் நிலையைப் பிரிட்டன் காப்பாற்றி வந்தது. ஆனுல் பாதுகாப்புக் கொள்கையை ஆரம்பித்ததும் அதன் சூழ்நிலை மாறியது. பின்னர் தடையிலா வாணிபக் கொள் கையைக் கடைப்பிடித்தது. அது அதன் பொன் திட்டத்தைச் சீராக அமுல்நடத்த இயலாதபடி ஆக்கியது. பெரும் ஆக்கு வேலைகட்கு அது நிதி உதவியது. சுரங்கங்கள். தோட்டங்கள், இருப்புப் பாதைகள், துறைகள், மின் விளக்கு, விசைத் திட்டங்கள், நீர்விசைத் திட்டங்கள், டிராம் வழிகள், தந்தி, தொலைபேசி போன்ற வற்றை உலகின் பல பகுதிகளில் ஏற்படுத்த முதலீடு செய்ய அது தயங்கவில்லை. இவற்றுக்கான பொருட்கள் பிரிட்டனிலேயே தயாராக்கப்பட்டன. பொறியியலர்கள், பொருட்கள் எல்லாமே பிரிட்டனதாகும். இவைகளைப் புதுப்பிக்கும் வேலைகளும் பிரிட்ட

னிடமே ஒப்படைக்கப்பட்டன. இவைகள் பிரிட்டனைத் தொழிற் துறையில் ஆதிக்க நிலையுடையதாக்கின. இயற்கையாக அமைந்த சாதகமான நிலை நிலக்கரி வளமாகும். அதன் நிலக்கரி அளவு பிரான்ஸ், பெல்ஜியம், ஜெர்மனி ஆகியவற்றின் கூட்டு உற்பத்தியைக் காட்டிலும் இரு பங்காகும். பிரான்ஸைப்போல் நிலக்கரி பரவலாகவும், இரும்புத் தாது கிடைக்குமிடங்களிலிருந்து வெகு தூரத்தில் கிடைத்ததைப் போலல்லாமல் நிலக்கரி அதிகமாக அருகிலும், இரும்பு கிடைத்த இடங்களின் அருகிலும், கடற்கரைப் பகுதிகளிலும் கிடைத்ததால் தொழில்கள் உருவாகவும், கப்பல்களுக்கு எரிபொருளாகவும் உதவிற்று. அதை ஏற்றுமதி செய்வதும் எளிதாயிற்று. மேலும் அப்போது இரும்பை உருக்க இக்கரியே மிகவும் தகுந்ததாகவும் அமைந்தது. பொருட்களின் உற்பத்திச் செலவு குறைந்ததுடன் கச்சாப் பொருட்களையும் உணவையும் மலிந்த விலையில் பெறவும் முடிந்தது. 1900-ல்தான் அது ஐக்கிய நாடுகளால் விஞ்சப்பட்டது. கரி ஏற்றுமதியுடன் கப்பல்களின் திறன் கூடியது. உலகிலுள்ள கப்பல்களில் 50% பிரிட்டனதாக ஒரு காலத்திலிருந்தது. கப்பல் தலைவர்கள் பிரிட்டனின் வாணிபத்துக்குப் பெரும் விளம்பரம் செய்து ஊக்குவித்தனர். மேலும் அரசியல் நிலையான தன்மையும் அமைதியும் அதற்குச் சாதகமாயிருந்தன. உலகில் பல்வேறு நாடுகள் குறிப்பாக, பிரஞ்சுப் புரட்சியும் அதன் விளைவுகளும் சீரழித்துக் கொண்டிருந்ததுடன் 1870-ல் அது ஜெர்மனியிடம் தோற்றதால் வளமிக்க பகுதிகளை இழந்திருந்தது. ஜெர்மனியில் வளர்ச்சிக்கான அறிகுறிகள் தொடக்க நிலையிலேயே இருந்தன. அமெரிக்காவில் உள்நாட்டுப் போர் ஏற்பட்டிருந்தது. எனவே பிரிட்டன் உலகின் பெரும் அளிப்பு நாடாகவும், தொழிற் கூடமாகவும், வாணிபச் சக்கரவர்த்தியாகவும் 19-ஆம் நூற்றுண்டிலும், 20-ஆம் நூற்றுண்டின் முற்பகுதி வரையிலும் விளங்கியது. உலகில் அது முதலிடத்தை வகித்து வந்ததுடன் பல துறைகளிலும் பெரும் ஆதிக்க நிலையுடன் பீடுநடை போட்டு வந்ததிலும் வியப்பில்லை.

13. இங்கிலாந்தில் வங்கிமுறை வளர்ச்சி

(Development of Banking in England)

தோற்றம் :

நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு, மிக்க உறுதுணையாக விளங்குபவை வங்கி நிறுவனங்கள். நாட்டில் இயற்கைச் சாதனங்கள் மிக இருப்பினும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் தூண்டுகோலாக விளங்குபவை வங்கி நிறுவனங்களாகும். நாட்டின் வங்கி நிறுவனங்களின் வளர்ச்சியைக் கொண்டே பொருளாதார வளர்ச்சியை அறியமுடியும். வங்கிகளின் பணி எவ்வாறு ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாக விளங்க முடியும் என்பதைப் பற்றி நாம் இங்கு ஆராய வேண்டியதில்லை. இங்கிலாந்து நாட்டின் வங்கிமுறை வளர்ச்சி, இங்கிலாந்து பொருளாதார வளர்ச்சியை நன்கு காட்டுகின்றது. பொருளாதார வளர்ச்சியின்றி வங்கி முறையில் வளர்ச்சி இருக்கமுடியாது. இவ்வாறு ஒன்றுக்கொன்று நெருங்கிய பிணைப்புக்கொண்டது. ஈண்டு நாம் இங்கிலாந்து நாட்டின் வங்கிமுறை வளர்ச்சியைப்பற்றி அறிவோம்.

இங்கிலாந்தைப் பொறுத்தமட்டில் வங்கித் தொழில் இடைக்காலத்திலேயே தோன்றிவிட்டது என்று கூறினாலும், தற்காலத்திய வங்கித் தொழில் முறை அப்பொழுது நிலவவில்லை. 18-ஆம் நூற்றுண்டில்தான் ஐரோப்பாவெங்கும் நல்ல வங்கிமுறை தோன்றலாயிற்று. எனினும் இடைக்காலத்தில் யூதர்கள், பெரும் வட்டிக்குக் கடன் கொடுத்து வந்தனர். இடைக்காலத்தின் பிற்பகுதியிலும் அரசாங்கம் பெரும் வணிகர்கள், வியாபாரிகளிடமிருந்து கடன் பெற்றாலும், அவற்றை நாம் வங்கித் தொழில் என்று கொள்ளுவதற்கில்லை. சமயச் சீர்திருத்தம் (Reformation) ஏற்படுமுன் நிலவிய சிவில் சட்டம், திருச்சபைகளின் விதி போன்றவைகளின்படி வட்டி வாங்குவது பாவம் எனக் கருதப்பட்டு, வட்டிக்குக் கடன்

கொடுப்பது தடை செய்யப்பட்டது. 1290-இல் அதிக வட்டி வாங்கியதால், யூதர்கள் வெளியேற்றப்பட்டனர். ஆனால், டியூடர் ஆட்சிக் காலத்தில் வட்டி பெறுவது பாவம் எனக் கருதப்படவில்லை. ஏனெனில் கடன் பெற்றவன் தொழில் நடத்தி லாபம் பெற வாய்ப்பு இருந்தது. எனவே, 1545 இல் குறைந்த வட்டி பெறுவது சட்டத்திற்குட்பட்டதுதான் என்று அரசாங்கம் விதித்தது. 1552-இல் வட்டி பெறுவது சட்ட விரோதம் என்று சட்டம் இயற்றப்பட்டாலும் 1571-இல் வந்த சட்டம் வட்டியை அனுமதித்தது. 1624-இல் ஏற்பட்ட சட்டம் வட்டிக்கு 8% சதவீதம் உச்ச வரம்பை விதித்தது.

வட்டிக்குக் கடன் கொடுப்பதற்காகப் பண வைப்புக்களை ஒப்புக் கொள்ளும் "வைப்புப் பாங்குத் தொழில்" (Deposit Banking) இங்கிலாந்தில் 17ஆம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்டது. வியாபாரிகள் கடன் கொடுக்கப் பணம் வைத்திருந்தாலும், வியாபாரத்தில் முதலீடு செய்து அதிக லாபம் பெற வாய்ப்புண்டு; மேலும் அவர்களுக்குக் கடன் தேவைப்படலாம். எனவே வியாபாரிகள் வட்டிக்குக் கடன் கொடுக்கவில்லை.

வங்கி முறைக்கு முன்னோடிகளாகத் திகழ்ந்தவர்கள் பொற்கொல்லர்களே (Goldsmiths). பொற்கொல்லர்கள் தம் பணம் கொண்டு தொழிலை விஸ்தரிக்கவில்லை. மேலும் அவர்கள் பொருள்களுக்குத் தேவை குறைவாக இருந்தது. எனவே தங்கள் பணத்தை வட்டிக்குக் கொடுக்க முன்வந்தனர். முதலாம் சார்லஸின் காலத்தில் தம் வாடிக்கைக்காரர்களிடமிருந்து பத்திரமாக வைத்திருப்பதற்காகப் பணத்தைப் பெற்றுக்கொண்டனர். கேட்டவுடன் திரும்பத் தருவதாக வாக்களித்தனர். இதுதான் வைப்பு வங்கித் தொழிலின் ஆரம்பக் கட்டமாகும். கொடுத்து வைக்கப்பட்ட பணம் முழுதும் ஒரே நாளில் திரும்பப் பெறப்படுவதில்லை என்பதை அறிந்து அவர்கள் பெறப்பட்ட பணத்தின் ஒரு பகுதியை, வட்டிக்கு விடலாயினர். திரும்பக் கொடுப்பதற்கென்று ஒரு தொகையைக் கையிருப்பாக வைத்துக்கொண்டனர். பணம் கொடுத்தவர்களிடம் கேட்டபோது பணம் கிடைக்கக்கூடிய நோட்டுக்களை வழங்கினர். இந்த நோட்டுக்களை மக்கள் பணமாகத் தயக்கமின்றி நம்பிக்கையுடன் ஏற்றுக்கொண்டனர். இதனால் பொற்கொல்லர்கள் தங்கள் நோட்டு வெளியீட்டை அதிகமாக்கினர். இவ்வாறாகப் பொன் இருப்பும், நோட்டுப் பணமும் அவர்கள் வசம் அதிகமாயிருந்தது.

பிறகு, பொற்கொல்லர்கள் வட்டி கொடுத்துப் பண வைப்புக்களை மேலும் பெற்றனர். இவர்களின் பண இருப்பு அதிகமிருந்ததால்

அரசாங்கத்திற்குக் கடன் கொடுத்தனர். ஆனால் 1672 இல் இரண்டாம் சார்லஸ் தான் பெற்றிருந்த 13,28,526 பவுன் கடனைத் திருப்பித்தர மறுத்துவிட்டான். வட்டி மட்டும் தருவதாகக் கூறினன். இந்த நெருக்கடி நிலைமை ஏற்பட்டதால் பொற்கொல்லர்கள் வைப்பாளர்கள் (Deposits) கேட்ட பணத்தைக் கொடுக்க முடியவில்லை. இத்தோடு பொற்கொல்லர்கள் நடத்தி வந்த வங்கித் தொழில் முடிவுற்றது. ஆனால் அவர்கள் துவக்கி வைத்த முறை தொடர்ந்து இயங்கி வரலாயிற்று.

அக்கால வழக்குக்கு மாறாக (தலையிடாக் கொள்கை) அரசாங்கம் பொற்கொல்லர்களின் நடவடிக்கைகளைக் கட்டுப்படுத்தும் எம்முயற்சியும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. இருப்பினும் பொற்கொல்லர்களின் நடவடிக்கை பலரால் கண்டிக்கப்பட்டது. இவர்களின் கூற்றுப்படி பொற்கொல்லர்கள் 6 சதவீதம் வட்டி கொடுத்தனர். எனவே லாபம் பெற அதிக வட்டி வாங்குவர்; அதிக வட்டி பெறச் சரியான பிணைப்பில்லாமல் (Without security) கடன் கொடுக்கவேண்டும்; எனவே வங்கித்தொழில் திடமாக இருக்காது. இதனால் வங்கித் தொழிலைப் பட்டய நிறுவனம்தான் (Chartered Institution) நடத்த வேண்டும். ஏனெனில் அதுதான் அதிகப் பணம் வைத்திருக்கும்; பொது மக்கள் நம்பிக்கையை அதிகம் பெற்றிருக்கும் பொற்கொல்லர்களைவிடக் குறைந்த வட்டிக்குக் கடன் கொடுக்கும்; எனவே வாணிபத்திற்கு அதிகக் கடன் கிடைக்கும்.

இங்கிலாந்து வங்கி :

பிரெஞ்சுப் போரை நடத்த மூன்றும் வில்லியத்திற்கு அதிகப் பணம் தேவைப்பட்டது. ஆனால், மன்னர்களின் நாணயம் எப்படிப் பட்டது என்பதை மக்கள் ஏற்கனவே அறிந்திருந்ததால் கடன் கொடுக்க எவரும் துணியவில்லை. பணம் பெற முயன்ற மன்னனுக்கு ஸ்காட்லாந்து நாட்டுக்காரரான வில்லியம் பேட்டர்சன் (William Paterson) என்பவரின் யோசனைப்படி 1694இல் பார்லிமெண்ட் சட்டத்தின்படி (Act of Parliament) இங்கிலாந்து வங்கி (Bank of England) நிறுவப்பட்டது. இந்த நிறுவனம் 8% வட்டிக்கு £ 12,00,000 கடனாக அரசுக்கு அளிக்க ஒப்புக்கொண்டது. வங்கி நிர்வாகத்திற்கு அரசாங்கம் ஆண்டுக்கு £ 4000 கொடுத்தது. நோட்டு வெளியிடல், உண்டியல் கழிவு செய்தல் (Discounting Bills), பிணைப்பின் பேரில் கடன் தரல், வைப்புக்களைப் பெற்றுக் கொள்ளுதல் போன்ற வங்கித் தொழில்களை மேற்கொள்ளப் பட்டயம் பெற்றது. இங்கிலாந்து வங்கி அரசுக்குக் கொடுத்திருந்த கடனின் அளவுக்கு நோட்டுக்களை வெளியிட்டது. மேலும், அரசாங்கம் பல கடன்களைப் பெறுவதற்கு உதவியளித்தது. 1696 இல் மீண்டும்

வெள்ளிப் பணத்தை வெளியிடுவதில் (Recoinage of Silver Money) இங்கிலாந்து வங்கி அரசாங்கத்தோடு ஒத்துழைத்தது. பொற் கொல்லர்கள், வங்கியின் மீது எடுத்த படையெடுப்பால் (Run on the Bank) ஏற்பட்ட நெருக்கடியை விரைவில் சமாளித்தது. இங்கிலாந்து வங்கிக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குத்தான் பட்டயம் கொடுக்கப்பட்டிருந்தது. இப்பட்டயம் காலந்தோறும் புதுப்பிக்கப் பட்டு வந்தது. இவ்வங்கி அரசுக்கு மேலும் பல கடன்களை அளித்து அவ்வப்போது புதுச் சலுகைகள் பெற்றது.

ஆறு பேருக்கு மேல் கூட்டாளிகளாகக் கொண்ட வேறு எந்த வங்கியும் நோட்டு வெளியிடும் (Issue of Notes) உரிமையோடு அமைக்கக் கூடாது என்று ஒரு சட்டம் 1708 இல் ஏற்பட்டது. வேறு எந்தக் கூட்டுக்பங்கு கம்பெனிகள் (Joint Stock Companies) வைப்பு வங்கித் தொழில் நடத்தினாலும், நோட்டு வெளியிடல் அனு மதிக்கப்படாததால் இங்கிலாந்து வங்கிக்கு ஒரு முற்றுரிமை கிடைத்தது. 1708க்குப் பின் பொற்கொல்லர்களும் தனிப்பட்ட வங்கியாரும் (Private Bankers) தான் ஒரு நூறு ஆண்டுகளுக்கு இங்கிலாந்து வங்கிக்குப் போட்டியாய் இருந்தனர். இங்கிலாந்து வங்கியின் வலிமையும், பெயரும் பெருகியதன் காரணமாக 1751-க் குப் பின் 'தேசியக் கடன் நிர்வாகம் (Management of National Debt முழுவதையும் அரசாங்கம் இதன் வசம் அளித்தது. இவ்வாறு தோன்றிய வங்கித் தொழிலமைப்பு, தொழிற் புரட்சிக்குப் போதுமானதாக இருந்தது. 1750க்கு முன்புவரை அநேக பாங்குத் தொழில்கள் இலண்டனிலேயே நடந்து வந்தன. இருப் பினும் நாட்டுப்புறங்களிலும் வங்கிகள் நிறுவப்பட்டன. 18 ஆம் நூற்றாண்டின் இரண்டாம் பகுதியில் தொழிற் புரட்சியின் காரண மாகத் தொழில் திறுவனங்கள் வளர்ந்தபோது, நாட்டின் பல பாகங்களிலும் வங்கித் தொழில் வளர்ந்தது. தனி வங்கிகள் (Private Banks) நிறைய ஏற்பட்டன.

நெப்போலியப் போரின் காரணமாக 1793-க்கும், 1825-க்கும் இடையே நிதி நிலைமையில் பல நெருக்கடிகள் ஏற்பட்டன. இதன் காரணமாகப் பல நாட்டுப்புற வங்கிகள் அழிந்தன. பிரான்சு படையெடுக்கும் என்ற பயத்தின் காரணமாக 1797-இல் நோட்டுக்கள் பெருமளவில் பொன்னுக்காக மாற்றப்பட்டன. இதன் காரணமாக வங்கியில் பொன்னிருப்பு குறைய ஆரம்பித்தது. இந்த நெருக்கடியைத் தவிர்க்க அரசாங்கம், பொன்னாக மாற்றுவதை நிறுத்துவதற்கு அனுமதியளித்தது. இவ்வாறு இருபது ஆண்டு கட்குப் பொன்னாக மாற்றுவது நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருந்தது. போர்க்காலத்தில் நோட்டின் மதிப்பு குறைந்தது. போர் முடிவில்

மதிப்பு மேலும் குறைந்தது. ஒரு சமயம் 5 பவுன் நோட்டுக்கு 3 பவுன் 11 ஷில்லிங் எடைப் பொன்தான் வாங்க முடிந்தது. 1819-இல் சர் ராபர்ட்பீல் தலைமையில் அமைக்கப்பட்ட பொன் கமிட்டி நோட்டைப் பொன்னாக மாற்ற அனுமதிக்க வேண்டும் என்று கூறிற்று, 1821-இல் நோட்டுக்கள் பொற்காசுகளுக்கு முழுமையாக மாற்ற அனுமதிக்கப்பட்டன.

1815-இல் ஏற்பட்ட ஓர் இயக்கம் கூட்டுப் பங்கு வங்கிகளைச் சட்டப்படி அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கோரியது. தனிப்பட்ட வங்கிகள் தன்னிச்சை போல் அதிகமாக ஊக வாணிபத்தில் (Speculation) ஈடுபடுகின்றன; அடமானமின்றிக் கடனளிக்கின்றன; எனவே வங்கிகள் முறிகின்றன; ஆனால் கூட்டுப் பங்கு வங்கி நிறுவன இயக்குநர் (Director) தன் பங்குதாரர்களுக்குப் பதில் சொல்ல வேண்டிய காரணத்தால் இந்த வித நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடமாட்டார். எனவே வங்கி நல்ல முறையில் நடக்கும் என்று இவ்வியக்கம் கூறிற்று. இக்கோரிக்கை பற்றி அரசு 1823-இல் இங்கிலாந்து வங்கியுடன் ஆலோசனை நடத்தியது. இதன்படி இங்கிலாந்துப் பாங்கு தன் முற்றுரிமையை இலண்டனையும், அதைச் சுற்றிய 65 மைல் வட்டாரத்திற்குள்ளும் வைத்துக் கொண்டால் பட்டயம் 1843 வரை நீடிக்கும் என்று அரசு கூறிற்று. இதுபற்றி அரசு உடன் நடவடிக்கை எதுவும் எடுக்கவில்லை. இதற்கிடையில் 1824-இல் வாணிபம் நல்ல நிலையில் இருந்ததன் காரணமாக ஊக வாணிபம் அதிகமாக ஏற்பட்டது. எதிர்காலத்தைப் பற்றிய நம்பிக்கை மிக அதிகமாக ஏற்பட்டது. இதனால் நோட்டுக்கள் அதிகமாக வழங்கப்பட்டன. இவை அனைத்தும் 1825-இல் ஒரு பெரிய நிதி நெருக்கடியை ஏற்படுத்தின இந்த நிதி நெருக்கடியின் காரணமாக ஒன்றரை மாதத்திற்குள் 70 வங்கிகள் அழிந்தன. அரசாங்கம் குறுக்கிடவேண்டிய கட்டாய நிலை ஏற்பட்டது.

1826-இல் ஒரு "வங்கிச் சட்டம்" ஏற்படுத்தப்பட்டது. இதன்படி இங்கிலாந்து வங்கியின் முற்றுரிமை இலண்டனையும் அதன் சுற்றுப்புற 65 மைல் வட்டத்திற்குள்ளும்தான் இருக்கும். ஆனால் அதற்கு வெளியிலும் அது தொழில் நடத்தலாம். 65 மைல் வட்டத்திற்கு அப்பால் எந்த இடத்திலும் நோட்டு வெளியிடும் உரிமையோடும் கூட்டுப் பங்கு வங்கிகள் தோன்றலாம். இச்சட்டத்தின் காரணமாக இங்கிலாந்து வங்கி பல நகரங்களில் கிளை வங்கிகள் ஏற்படுத்தி, புதிதாக வந்த வங்கிகளோடு போட்டியிட்டது. இச்சட்டம் மேலும் ஐந்து பவுனுக்குக் குறைந்த நோட்டு வெளியிடுவதைத் தடைசெய்தது. 1833-ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட மற்றொரு சட்டப்படி 65 மைல் வட்டத்திற்குள்ளேயே எங்கு

வேண்டுமென்ருலும் வங்கிகள் ஏற்படுத்தலாம். ஆனல், நோட்டுக்கள் வெளியிடக்கூடாது. இச்சட்டம், இங்கிலாந்து வங்கியின் நோட்டுக்களைச் சட்டமுறைப் பணமாக (Legal Tender) மாற்றியது.

இச்சட்டத்தினல் பல பெரிய வங்கிகள் தோன்றின. 1834இல் இலண்டன் அண்டு வெஸ்ட்மினிஸ்டெர் வங்கி, (London Westminster Bank) தோன்றியது. 1836 இல் இலண்டன் ஜாயிண்ட் ஸ்டாக் வங்கியும் (London Joint Stock Bank) 1839 இல் யூனியன் வங்கியும் (Union Bank) இலண்டன் அண்டு கவுன்டி வங்கியும் (London and County Bank) தோன்றின. இப்புதிய வங்கிகள் இங்கிலாந்து வங்கியோடும் மற்ற பழைய வங்கிகளோடும் போட்டியிட வேண்டியதாயிருந்தன. இவைகளால் நோட்டுகள் வெளியிட முடியாதாகையால் வைப்பு வங்கித் தொழிலில் தங்கள் கவனத்தைச் செலுத்தின. இவைகள் செக்கு முறையைப் பிரபலப்படுத்தின. எனினும் இவைகள் 1854-வரை வங்கித் தீர்வகத்தில் (Clearing House) சேர அனுமதிக்கப்படவில்லை.

இங்கிலாந்தில் வங்கிகள் போட்டி போட்டுக்கொண்டு நோட்டுக்களை வெளியிட்டதால் நோட்டுக்களின் அளவு அதிகமாயிற்று. நோட்டு வெளியீட்டை அதன் அடிப்படையில் கட்டுப்படுத்துவது என்பதற்கு எந்தவிதமான முடிவும் ஏற்படவில்லை. இதைப் பற்றி இரண்டு கருத்துக்கள் நிலவின. ஒன்று "செலாவணி முறைக் கருத்தாளர்" (Currency School) மற்ருென்று பாங்கி முறைக் கருத்தாளர் (Banking School). பொன்ருக மாற்றக்கூடிய அளவுக்கு மேல் நோட்டுக்கள் வெளியிடக்கூடாது. பாதக வாணிபச் செலுத்து நிலை ஏற்பட்டால் பொன் வெளியே செல்லும். அப்பொழுது பொன் அளவு குறைவதால் நோட்டு வெளியீடும் குறையும். இதனல் விலைக்குறைவு ஏற்பட்டு ஏற்றுமதி அதிகரித்துத் திரும்பவும் பொன் வந்து சேரும். மேலும் இந்த முறை நல்ல பாதுகாப்பும் பத்திரமும் நிறைந்ததாகும். இதுவே செலாவணி முறைக் கருத்தாளர்களின் கூற்று. "வங்கிமுறைக் கருத்தாளர்களின்" கூற்ருவது; நோட்டு வெளியீட்டை எப்பொழுதும் பொன் இருப்போடு கட்டுப்படுத்தக்கூடாது. வளர்ந்து வரும் வாணிபத்திற்குத் தக்கவாறு நோட்டு வெளியிடவேண்டும்; அப்பொழுது தான் வாணிபம் செழித்துப் பொருளாதார வளர்ச்சி ஏற்பட முடியும். குறிப்பிட்ட அளவுக்குப் பொன் வைத்துக்கொண்டு அதற்குமேல் வளர்ந்து வரும் வாணிபத்திற்குத் தக்கவாறு நோட்டுக்களை வெளியிடவேண்டும். ஆனல் செலாவணி முறைக் கருத்தாளர்களின் வாதத்தில் பாதுகாப்பு அதிகம் இருந்ததால் தலைமை அமைச்சர் சர்

ராபர்ட் பீல் (Sir Robert Peel) செலாவணி முறையையே ஆதரித்தார்.

வருங்கால நோட்டு வெளியீட்டை ஒரு கோட்பாட்டின் கீழ்க் கொண்டு வரும் நோக்கோடு 1844-இல் "வங்கிச் சாசனச் சட்டம்" (Bank Charter Act) ஒன்று இயற்றப்பட்டது. வங்கிகளின் நோட்டு வெளியீட்டைக் கட்டுப்படுத்துவதும், நோட்டுக்கள் பொன்னாக மாற்றப்படுவதை உறுதிப்படுத்துவதும் இதன் நோக்கங்களாகும். இச்சட்டத்தின்படி இங்கிலாந்து வங்கி வெளியீட்டுத் துறை (Issue Department) என்றும், வங்கித் துறை (Banking Department) என்றும் இரண்டு துறைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டது. முன்னது நோட்டு வெளியீட்டையும், பின்னது கொடுக்கல் வாங்கல் போன்ற வங்கித் தொழிலையும் கவனித்து வந்தது. வெளியீட்டுத்துறை பத்திரங்களை (Securities) ஈடாக வைத்து (அரசுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட கடனும் சேர்த்து £ 14,000,000 மதிப்புக்கு ஈடாக நோட்டு வெளியிடலாம் அதற்குமேல் வெளியிடும் ஒவ்வொரு நோட்டுக்கும் அதன் மதிப்பிற்கு ஈடான பொன் வைத்திருக்க வேண்டும். பொன் மாற்று விகிதம் ஒரு அவுன்சு (22 காரட்) 3 பவுன் 17 ஷில்லிங் 6 பென்னி என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இந்த விகிதத்தில் பொன்னை நோட்டாகவும், நோட்டைப் பொன்னாகவும் மாற்றலாம். இங்கிலாந்து வங்கி வாரந்தோறும் புழக்கத்தில் இருக்கும் தம் நோட்டுக்களின் மதிப்பு, அதற்கிணையான பொன் இருப்பு போன்றவை குறித்து அறிக்கை வெளியிட வேண்டும்.

இலண்டனைப் பொருத்தவரை இங்கிலாந்து பாங்கிற்கே நோட்டு வெளியிடும் உரிமை இருந்தாலும், மற்ற உள்நாட்டு வங்கிகளுக்கும் நோட்டு வெளியிடும் உரிமை இருந்தது. 1844 ஏப்ரல் 27-ஆம் தேதிக்கு முன்னைய 12 வாரங்களில் வெளியிட்ட நோட்டுக்களின் சராசரி மதிப்பு உச்சவரம்பாக்கப்பட்டது. நோட்டு வெளியிடும் உரிமை கொண்ட எந்த வங்கியும் வேறு உள்நாட்டு வங்கியோடு இணைத்தாலோ, இலண்டனில் கிளை ஆரம்பித்தாலோ, திவாலானாலோ நோட்டு வெளியிடும் உரிமையை இழந்துவிடும். நோட்டு வெளியிடாத வங்கியின் நோட்டு வெளியிடும் உரிமையில் மூன்றில் இரண்டு பங்குத் தொகைக்கு நோட்டு வெளியிடும் உரிமை இங்கிலாந்து வங்கிக்குச் சென்றது. நோட்டுக்கள் வெளியிடுவதைச் செலாவணி முறையின் அடிப்படையில் "வங்கிச் சாசனச் சட்டம்" கட்டுப்படுத்தியதால் தேவைக்கேற்றவாறு விரிவடைய முடியாத ஒரு நெகிழ்ச்சியற்ற தன்மை காணப்பட்டது. இப்பிரச்சினை, செக்குகளை அதிகம் பயன்படுத்துவதன் மூலம் தீர்க்கப்பட்டது. 1844-ஆம் ஆண்டுச்

சட்டத்தின் நோக்கப்படி, நோட்டுக்கள் வெளியிடும் உரிமையைப் படிப்படியாக இங்கிலாந்து வங்கி பெற்றுக் கடைசியில் முற்றுரிமை பெற்றது. மத்திய வங்கி அந்தஸ்தையும் பெற்றது, "வங்கிகளின் வங்கியாக" அது விளங்குகிறது. நாட்டின் தேசியக் கடன் நிர்வாகத்தை அது வகிக்கிறது. அரசோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்ட வங்கி அரசுக்கு நிதிக் கொள்கையில் யோசனை கூறுகிறது. பிற வங்கிகள் தம் பண இருப்பின் ஒரு பகுதியை இங்கிலாந்து வங்கியில் வைத்துள்ளன. இதன் காரணமாக இங்கிலாந்தின் நிதி அமைப்பு நல்ல திடம் பெற்றுள்ளது.

20-ஆம் நூற்றுண்டின் ஆரம்பக் காலத்தில் வங்கி முறையில் ஏற்பட்ட குறிப்பிட வேண்டிய நிகழ்ச்சி வங்கிகளின் இணைப்பாகும். (Amalgamation) சிறிய வங்கிகள் பெரிய வங்கிகளோடு போட்டியிட வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டபோது சிறிய வங்கிகள் கஷ்டத்திற் குள்ளாயின. மேலும் மக்களுக்குப் பெரிய வங்கிகளே நம்பிக்கை அளித்தன; சிறிய வங்கிகள் பெரிய வங்கிகளோடு இணைந்து அவற்றின் கிளைகளாகப் பணியாற்றின. இங்கிலாந்து நாட்டின் வங்கித் தொழிலின் பெரும் பகுதியை இங்கிலாந்து வங்கியும், "பெரிய ஐந்து" வங்கிகளும் நடத்துகின்றன. அந்தப் 'பெரிய ஐந்து' (Big Five): பார்க்லேஸ் (Barclays), லாயிட்ஸ் (Lloyds) மிட்லண்ட் (Midland), வெஸ்ட்மின்ஸ்டர் (Westminster), நேஷனல் புரவின்சியல் (National Provincial) ஆகும். மற்ற வங்கிகள் சிறியவையும், குறிப்பிட்ட வட்டாரத்துப் பிரசித்திப் பெற்றவையும் ஆகும். இதில் குறிப்பிடத்தக்கது வில்லியம்ஸ் டெகான்ஸ் வங்கியாகும் (Williams Deacon's Bank).

வங்கி முறை ஓரளவு நல்ல வளர்ச்சி அடைந்ததும் தீர்வகம் (Clearing House) மிகவும் இன்றியமையாததாகக் காணப்பட்டது. வங்கி வளர்ச்சியும் நல்ல தீர்வக முறை (Clearing System) இல்லாமல் ஏற்பட முடியாது. ஒரு வங்கி மற்றொரு வங்கிக்குப் பாக்கி கொடுக்கவேண்டியிருக்கும். மற்றொரு வங்கி இன்னொரு வங்கிக்குப் பாக்கி கொடுக்கவேண்டியிருக்கும். இவற்றை ஆராய்ந்து பாக்கியைத் தீர்ப்பதற்காக ஏற்படுத்திக் கொள்ளும் இடம்தான் 'தீர்வகம்' என்று அழைக்கப்படுவது. வங்கிப் பாக்கி அனைத்தும் பொன் அளிப்பின் மூலம் தீர்க்கப்படுகிறது.

1914க்குப் பின்:

1914-இல் உலகப்போர் ஏற்பட்டதன் காரணமாகப் புதிய நிலைமைகள் ஏற்பட்டன. பீதி அடைந்த மக்கள் தங்கள் வருங்காலப் பொருளாதார நிலைமை மோசமாகும் எனக் கருதினர். இந்தப்

பொதுவான எண்ணம் மக்களிடையே நிலவியதன் காரணமாக வங்கிகளின் மேல் ஒரு பெரிய 'படையெடுப்பு' ஏற்படலாம் எனக் கருதப்பட்டது. மேலும் போர்க்காலச் செலவுகளை நோக்குமிடத்துத் தற்போது உள்ள பணத்தின் அளவு போதுமெனக் கருதுவதற்கில்லை. எனவே பண வெளியீட்டு முறையில் பெரும் மாறுதல் தேவைப் பட்டது. இதற்காக 1914 ஆகஸ்டு மாதம் "செலாவணி—பாங்கு நோட்டுக்கள் சட்டம்" (Currency and Bank Notes Act) ஒன்று இயற்றப்பட்டது. இதன்படி ஒரு பவுன் 10 ஷில்லிங் மதிப்புள்ள கருவூல நோட்டுகள் (Treasury Notes) என்று சாதாரணமாக வழங்கப்படும் செலாவணி நோட்டுகள் (Currency Notes) வெளியிடப்பட்டன. மக்களும் அதைத் தயக்கமின்றிப் பணமாக ஏற்றுக் கொண்டனர். இவற்றை வங்கியில் சென்று பொன்னாக மாற்றலாம். எனினும் தனிப்பட்டோருக்குப் பொன்னை ஏற்றுமதி செய்யவோ பொற்காசுகளை உருக்கவோ உரிமை இல்லை. புழக்கத்தில் இருந்த தங்கம், வங்கிகளை வந்து அடைந்தபின் திரும்பவும் புழக்கத்தில் விடாமல் இங்கிலாந்து வங்கியிடம் சேர்க்கப்பட்டதால், இங்கிலாந்து வங்கியின் நிதி நிலைமை உறுதி அடைந்து வலிமை பெற்றது. வெளியிடப்பட்ட கருவூல நோட்டுக்குப் பொன் பிணைப்பு (Gold Cover) இவ்வளவுதான் இருக்க வேண்டுமென்பதற்குக் குறிப்பிட்ட சட்டம் எதுவும் இல்லை. இவ்வாறு 1921இல் ஜனவரி 1ஆம் தேதி புழக்கத்தில் இருந்த நோட்டுக்களின் மதிப்பு £ 367,626,000. இதற்குப் பொன் பிணைப்பு 15 சதவீதம் முதல் 20 சதவீதத்துக்குள் தான் இருந்தது.

முதல் உலகப்போர் ஏற்பட்டதன் காரணமாக இங்கிலாந்தின் அன்னியச் செலாவணி விகிதம் சாதகமற்றதாக இருந்தது. போரினால் பிரிட்டனுக்கு அன்னியச் செலாவணி வருமானம் அதிகமாகக் குறைந்தது. இதற்குக் காரணம் பிரிட்டன் ஏற்றுமதி குறைந்ததும், கப்பல் தொழிலால் ஏற்பட்ட வருமானம் குறைந்தது மாகும். ஆனால் அதே நேரத்தில் போருக்காக நிறையப் போர்த் தளவாடங்கள் அமெரிக்காவிலிருந்து அதிகமாக இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. போருக்கு முன்பு அன்னியச் செலாவணி விகிதம் £ 1 = 4.76½ யாக இருந்தது. போருக்குப்பின் £ 1 = 3.22 ஆக மதிப்புக் குறைந்தது. இந்த நிலையைத் திருத்தி அமைப்பதற்காக 1919-ஆம் ஆண்டு அரசாங்கம் பணச்சுருக்கக் கொள்கையைக் (Policy of Currency Deflation) கடைப்பிடித்தது. இக்கொள்கை கடைப் பிடிக்கப்பட்டதால் 1920—24-க்கு இடையே £ 70,000,000 மதிப்புள்ள நோட்டுக்கள் குறைந்தன. அந்த நோட்டுக்களை அரசாங்கம் பெற்று அழித்துவிட்டது. இவ்வாறு தொடர்ந்து பணச் சுருக்கக் கொள்கை அரசாங்கத்தால் கடைப்பிடிக்கப்பட்டமையால்

ஏற்பட்ட முக்கிய விளைவு இங்கிலாந்து செலாவணி விகிதத்தில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டதாகும். 1924 ஜனவரி மாதம் இங்கிலாந்து அமெரிக்கச் செலாவணி விகிதம் போருக்குமுன் இருந்த விகிதத்தை அடைந்தது. இங்கிலாந்தின் நாணயம் தொடர்ந்து திடமாகியதால் பொன் ஏற்றுமதியை அனுமதிக்கலாமா என்றும்; பொன் நாணயத் திட்டத்தை (Gold Standard) ஏற்படுத்தலாமா என்ற கருத்தும் அதிக முக்கியத்துவத்தை அடைந்தன.

1925-ஆம் ஆண்டு பிரிட்டன் "பொன் நாணயத் திட்டச் சட்டம்" (Gold Standard Act) ஒன்றை ஏற்படுத்தியது. இத் திட்டத்தின்படி ஏற்றுமதிக்காக மட்டும் நோட்டுக்களைப் பொன் கட்டிகளாக மாற்ற அனுமதி உண்டு. ஆனால் இதற்காகப் பெறப்படும் தங்கம் குறைந்த அளவு £ 1700 மதிப்புள்ள 400 அவுன்சு தங்கமாக இருத்தல் வேண்டும். ஒரு பவுனுக்கு 113 தானிய (Grains) எடை தூய தங்கம் என்ற விகிதம் ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்தது. ஆனால் உள்நாட்டுப் புழக்கத்திற்கு நோட்டுக்களைப் பொன்னாக மாற்ற முடியாது.

பொன் திட்டத்தைப் பிரிட்டன் ஏற்படுத்தியதால் உலக நாடுகளிடையே இதன் கௌரவம் உயர்ந்தது. தவிர, பொருளாதார அடிப்படையில் எந்தவித நன்மையும் ஏற்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. உண்மையைக் கூறுமளவில் பிரிட்டன் இத்திட்டத்தால் தீமையையே அடைந்தது. இதற்கு முக்கியக் காரணம் டாலர்—பவுன் மதிப்பு விகிதத்தில் பவுனின் மதிப்பு அதிகமாக நிர்ணயிக்கப்பட்டதேயாகும். இதன் காரணமாக, பிரிட்டிஷ் பொருள்களின் விலை அதிகமாகவும், அமெரிக்கப் பொருள்கள் விலை குறைவாகவும் காணப்பட்டது. இதனால், பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி குறைந்து இறக்குமதி அதிகரித்தது. பிரிட்டனின் தொழில், வாணிபம் இவற்றில் மந்தம் ஏற்படலாயிற்று; வேலையின்மை அதிகரித்தது. இறக்குமதி அதிகரிப்பால் நாட்டின் பொன் வெளிநாட்டிற்குச் சென்றது. பொன் திட்டத்தின் நியதிகள் (Rules of Gold Standard) மற்ற நாடுகளால் சரியாகக் கடைப் பிடிக்கப்படவில்லை. வெளிநாடுகளுக்குச் சென்ற தங்கம் அந்நாட்டை விட்டு வெளியே செல்லவில்லை. இதனால் சமநிலைச் செலாவணி (Foreign Exchange Equilibrium) பாதிக்கப்பட்டது. மேலும் பெரும் பொருளாதார மந்தம் (Great Depression) உலகமெங்கும் பரவியதும் 1931ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் பொன் திட்டம் பிரிட்டனால் கைவிடப்பட்டது. பவுன் நாணயத்தின் மதிப்பு காக்கப் படுவதற்காகப் பொன்னை வெளியே எடுத்துச் செல்வது தடுக்கப் பட்டது.

வெளியீட்டுக் கட்டுப்பாடு:

அடுத்து இங்கிலாந்து பாங்கித் தொழிலில் ஏற்பட்ட முக்கிய மாறுதல் 1928 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட செலாவணி வங்கிகள் சட்டத்தால் (Currency and Bank Notes Act) ஏற்பட்டது. இது நோட்டு வெளியீட்டு முறையில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தியது. இச்சட்டத்தின்படி கருவூல நோட்டுகள் இனி வெளியிடுவதில்லை; இதற்குப் பதிலாக இதே மதிப்புள்ள வங்கி நோட்டுகள் வழங்கப் படும். இந்த நோட்டுகளை இங்கிலாந்து வங்கி வெளியிட ஏற்பட்டதால், நோட்டுகள் வெளியிடும் முழுப் பொறுப்பும் அனுமதி இங்கிலாந்து வங்கி வசம் சேர்ந்தது. இதன்படி இங்கிலாந்து வங்கியின் நம்பக வரம்பாக (Fiduclary Limit) £ 260,000,000 குறிக்கப்பட்டது. இவ்வரம்புக்கு மேல் வங்கி வெளியிடும் நோட்டுகளுக்குப் பொன் பிணைப்பு அவசியம். ஆனால், அரசு அனுமதியோடு காலத்திற்கேற்றவாறு இவ்வரம்பை உயர்த்த லாம், அல்லது தாழ்த்தலாம்.

அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தில் ஏற்றத்தாழ்வுகள் ஏற்படுவது உண்டு. ஆனால் இந்த ஏற்றத் தாழ்வுகள் வாணிபத்தின் போக்கை மாற்றிப் பொருளாதாரத்தை நிலையற்றதாக ஆக்கிவிடும். பொருளாதார நிலை நிலையற்றதாக இருந்தால் பொருளாதார வளர்ச்சி பாதிக்கப்பட்டு மக்களின் வாழ்க்கை நிலையும் பாதிக்கப்படும். எனவே அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தின் ஏற்றத் தாழ்வுகளைக் (Fluctuatlons of the Foreign Exchanges) குறைத்து அவற்றைச் சமப்படுத்தும் நோக்குடன் 1932-இல் செலாவணி விகிதச் சமப் படுத்தும் நிதி (Exchange Equalisation Fund) ஒன்று ஏற்படுத்தப் பட்டது. இது £ 150,000,000 முதலுடன் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தில் ஏற்படக் கூடிய தற்காலிக ஏற்றத் தாழ்வுகளைச் சமப்படுத்துவது இதன் பணியாகும். பெரிய ஏற்றத் தாழ்வுகளைச் சரிப்படுத்துவது இதன் பணியல்ல. இலண்டனுக்கு வெளிநாட்டுச் செலாவணி அதிகமாக வருவதால் சாதாரணமாக ஏற்படும் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யப் பவுனை இது விற்கிறது; இலண்டனை விட்டுத் திடீரென நிதி வெளியேறினால் வெளிநாட்டுச் செலாவணிகளை (பிரான்க், டாலர்) இது விற்கிறது. இந்த நிதியின் தொகை 1933-இல் £ 350,000,000 ஆகவும், 1937-இல் £ 550,000,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டது. இந்த நிதி நிலைமையினைப் பற்றிய அறிக்கை ஆறு மாதத்திற்கொரு முறை வெளியிடப்பட்டது. 1938-இல் இந்த நிதி தன் வசமிருந்து நிறையப் பொன்னை இழந்தது. எனவே, 1939-இல் இங்கிலாந்து வங்கியின் வெளியீட்டுத் துறையிலிருந்து £ 200,000,000 எடுத்து, நிதியில் சேர்க்கப்பட்டு வலுப்படுத்தப்பட்டது. 1939-இல்

செப்டெம்பர் மாதம் இரண்டாம் உலகப்போர் ஏற்பட்டபோது இங்கிலாந்து வங்கியின் வெளியீட்டுத்துறையிலிருந்த அனைத்துப் பொன்னும் செலாவணி விகிதச் சமன்பாட்டு நிதிக்கு மாற்றப் பட்டது.

சமன்பாட்டு நிதிக்கு இங்கிலாந்து வங்கி £ 200,000,000 பவுனுக்குப் பொன்னைக் கொடுத்துவிட்டதால், வங்கியின் பொன்னிருப்பு £ 326,000,000-லிருந்து £ 126,000,000 பவுனாகக் குறைந்தது. இதனால் இங்கிலாந்து வங்கியின் "நம்பிக்கை வெளியீடு" (Fiduciary Issue) 230,000,000 பவுனிலிருந்து 400,000,000 பவுனாக உயர்த்தப்பட்டது. 1939-இல் பொன்னின் மதிப்பு அங்காடி விலைக்குத் தக்கவாறு உயர்த்தி மதிப்பிட்டதன் விளைவாக வங்கியின் பொன் இருப்பு 126,000,000 பவுன் மதிப்பி லிருந்து 226,000,000 பவுன் மதிப்பிற்கு உயர்ந்தது. எனவே நம்பிக்கை வெளியீடு 400,000,000 பவுனிலிருந்து 300,000,000 பவுனாகக் குறைக்கப்பட்டது. 1939-இல் வங்கியின் பொன்னிருப்புச் சமன்பாட்டு நிதிக்கு மாற்றியபின் இங்கிலாந்து வங்கியில் பெயரளவில் சிறிய அளவுதான் பொன் இருந்தது. எந்த அளவுக்குப் பொன் நிதிக்குக் கொடுக்கப்பட்டதோ, அந்த அளவுக்கு நம்பிக்கை வெளியீட்டு வரம்பு உயர்த்தப்பட்டது. எனவே வரம்பு £ 300,000,000 லிருந்து £ 580,000,000-க்கு உயர்த்தப்பட்டது. போர்ச் செலவு அதிகமேற்பட்டதால் பணத்தின் வெளியீடும் அதிகரித்தது. நம்பிக்கை வெளியீடு படிப்படியாக உயர்ந்து கடைசியாக 1947-டிசம்பரில் 1,450,000,000 பவுனாக நின்றது. 1957-இல் நம்பிக்கை வெளியீட்டளவு £ 2,150,000,000 ஆகும். அதிகப் பணப்புழக்கத்தினால் விலை உயர்ந்தது.

1947-ஆம் ஆண்டிலிருந்து வெள்ளி நாணயங்கள் புழக்கத் திலிருந்து கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நீக்கப்பட்டன. அதற்குப் பதில் அதே மதிப்பு, அளவு, எடை கொண்டு செப்பு—நிக்கல் (Cupro—Nickel) நாணயங்கள் வெளியிடப்பட்டன. முதல் போரின் முடிவோடு தங்க நாணயங்கள் மறைந்ததுபோல் இரண்டாம் உலகப் போரின் முடிவுக்குப்பின் வெள்ளி நாணயங்கள் மறைந்தன.

இங்கிலாந்தின் வங்கி முறை வளர்ச்சியைக் காணுமிடத்து, இங்கிலாந்து வங்கிக்கும் அரசு கருவூலத்திற்கும் இடையே நெருங்கிய உறவு இருந்ததைக் காணலாம். 1946-இல் இங்கிலாந்து வங்கி நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதால் இந்த உறவு எந்த விதத் திலும் சீர்கெடவில்லை. வழக்கமாக இருந்த உறவுமுறைக்குச் சட்டப்பூர்வ அதிகாரமளிக்கப்பட்டது.

தற்கால வங்கி நடைமுறை[1]

(Recent Trends in Banking System)

வைப்பு வங்கிகள் (The Deposit Banks)

வைப்பு வங்கிகளில் முதன்மை பெற்றவை. 11 இலண்டன் தீர்வு வங்கிகள் (London Clearing Banks), 4 ஸ்காட்டிஷ் வங்கிகள், 3 வடக்கு அயர்லாந்து வங்கிகள் ஆகும். இவைகளின் முக்கியப் பணி வைப்புக்களைப் பெற்றுக்கொள்வது, வைப்புக்களை மாற்றுவது, வைப்புக்களைப் பணமாக்குவது. தற்பொழுது இவை களில் இணைப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. இணைப்பு பூர்த்தி ஆனதும் 6 இலண்டன் தீர்வு வங்கிகளும், 3 ஸ்காட்டிஷ் வங்கிகளும் இருக்கும். 1968ஆம் ஆண்டின் முடிவில் இங்கிலாந்து வைப்பு வங்கிகளில் நடைமுறை (Current) வைப்பு (Deposit) கணக்கு களின்படி மொத்தம் இருந்தது £ 11,600 மில்லியனாகும். இந்த வைப்பு வங்கிகள் பிரிட்டன் முழுதும் தங்கள் 14,000 கிளைகள் மூலமாகப் பணியாற்றுகின்றன.

அன்னியத் தொடர்பு வங்கிகள் : (Overseas Banks)

அதிக அளவு இலண்டனில் தலைமையகம் கொண்ட 35 பிரிட்டிஷ் ஓவர்சீஸ், காமன்வெல்த் வங்கிகள் உள்ளன. இவை உலகின் பல பாகங்களிலும் பணிபுரிகின்றன. இவை இங்கிலாந்து, மற்றும் பல நாடுகளின் வர்த்தகத்திற்காக நிதி அளிக்கின்றன. தற்பொழுது இலண்டனில் 25 அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் வங்கிகளும், 10 ஜப்பான் வங்கிகளும், மற்றும் 50 பிறநாட்டு வங்கிகளும் உள்ளன.

நேஷனல் கிரோ (National Giro)

1968-இல் அக்டோபர் மாதம் நடைமுறைக்கு வந்தது. நடைமுறைக் கணக்கு (Current Account) உள்ள அனைவருக்கும் இது

1. Stastical data—from 'Britain—1970'—An Official Hand Book.

தபால் மூலம் செக்குகளைப் பட்டுவாடா செய்கிறது. ஆனால் அதிகமாகப் பற்று வைக்கும் வசதி (Overdraft Facilities) கிடையாது. பணம் போடுவதும், எடுப்பதும் எந்த அஞ்சலகத்தின் மூலமாகவும் செய்யலாம். இந்த அனைத்துப் பணிகள் கணக்குகள் எல்லாம் பூட்டில்' (Bootle) மத்திய அலுவலகத்தில் உள்ளன.

வர்த்தகர் வங்கிகள் : The Merchant Banks

குறுங்கால - நெடுங்கால (Short Term and Long Term) கடன் பெறும் முக்கிய இடம் இலண்டன் என்று உலக நாடுகளிடையே பெரும் புகழ் ஏற்படுவதற்கு இப் பாங்குகள் உதவி செய்கின்றன. இவைகள் இரண்டு வகைப்படும். ஒன்று உறுதியளிக்கும் அகங்கள் (Accepting Houses), வெளியீட்டு அகங்கள் (Issuing Houses). நாடுகளிடையே வர்த்தகம் தடைப்படாமலிருக்க இவை உதவுகின்றன. பொருள்களை வாங்கியவர்கள் பிறகு பணத்தைக் கொடுக்க இவை உதவி செய்கின்றன. இதற்கான உறுதியை இவை அளிக்கின்றன. மேலும் இப் பாங்குகள் பொன் – அன்னியச் செலாவணி அங்காடிகளில் (Gold And Foreign Exchange Markets) ஈடுபடுகின்றன.

கழிவு அங்காடி : (The Discount Market)

இலண்டன் கழிவு அல்லது பண அங்காடி (London Discount Or Money Market) இங்கிலாந்து வங்கி முறையின் ஒரு முக்கிய அம்சமாகும். இவை 12 கழிவு அங்காடிகளைக் கொண்டது. குறுகிய கால கடனளிப்பவர்களின் தேவையையும் கடன் வேண்டுவோரின் தேவையையும் ஒன்று சேர்த்து வைக்கிறது.

இக் கழிவகங்கள் (Discount Houses) வங்கிகளிடமிருந்தும், மற்ற நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் (Financial Institutions) கேட்டவுடன் திரும்பத் தரக்கூடிய (At Call And Notice) கடன்களைப் குறைந்த வட்டிக்குப் பெறுகின்றன. இவ்வாறு பெறப்பட்ட பணத்தின் முக்கியப் பகுதி இங்கிலாந்து அரசு கருவூல உண்டியல்கள் (British Government Treasury Bills) வாங்க, முதலீடு செய்யப்படுகிறது.

இவை மேலும் வர்த்தக உண்டியல்கள் (Commercial Bills), குறுங்கால அரசுப் பத்திரங்கள், ஸ்தல ஸ்தாபனப் பத்திரங்கள் போன்றவற்றை வாங்குகின்றன.

தேசிய சேமிப்பு அணி : (The National Savings Movement)

தேசியச் சேமிப்பு அணி 1916-இல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. சேமிப்பைப் பெருக்கி அதன் மூலம் போருக்கான பணத்தைத்

திரட்ட ஆரம்பிக்கப்பட்டது. தற்போதையச் சேமிப்பு அணி, சேமிப்பை டிரஸ்டி சேவிங்ஸ் வங்கிகளிலும் (Trustee Savings Banks) தேசிய சேமிப்பு வங்கியிலும், தேசியச் சேமிப்புப் பத்திரங்களிலும் அதிகமாக முதலீடு செய்ய ஊக்கமும், பிரசாரமும் செய்கிறது. இது தேசியச் சேமிப்புக் கமிட்டியால் நடத்தப்படுகிறது.

கூட்டுறவு வங்கிகள்: (Co-operative Banks)

கூட்டுறவு வங்கிகள் கூட்டுறவு முறையை வலுப்படுத்தி விரிவாக்கச் செயல்புரிகின்றன. இவ்வங்கிகளின் தலைமையிடம் மான்செஸ்டரில் உள்ளது.

நிதிக் கார்ப்பரேஷன்கள்: (Finance Corporations)

நிதிக் கார்ப்பரேஷன்களில் மிகவும் முக்கியமானவை தொழிற்சாலை நிதிக் கார்ப்பரேஷன் [Finance Corporation For Industry Limited (Fci)], தொழிற்சாலை வணிக நிதிக் கார்ப்பரேஷன் [Industrial And Commercial Finance Corporation Limited (ICFC)] ஆகும். இவை 1945-இல் போருக்குப் பிற்காலப் புனரமைக்கும் வளர்ச்சிக்கும் (Post-War Reconstruction And Development) உதவியளிக்க ஏற்படுத்தப்பட்டன. அடுத்து 1953-இல் காமன்வெல்த் வளர்ச்சி நிதிக் கம்பெனி (Commonwealth Development Finance Company Limited) ஒன்று காமன்வெல்த் நாடுகளின் பொருளாதார வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு உதவியளிக்க ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. மற்றும் விவசாய அடமான கார்ப்பரேஷன் (Agricultural Mortgage Corporation Limited) ஸ்காட்டிஷ் விவசாய செக்யூரிடி கார்ப்பரேஷன் (Scottish Agricultural Securities Corporation Limited) ஆகியவைகளும் செயல்படுகின்றன.

ஐக்கிய அரசில் சுமார் 8 பங்கு மாற்றுச் சந்தைகள் (Stock Exchanges) உள்ளன. இலண்டன் பங்கு மாற்றுச் சந்தை மிக முக்கியமானதாகும். உலகில் பல்வேறு பகுதிகளுடன் இணைப்புப் பெற்றதாகும். வணிகர்கள் கடன் பெறவும், அரசு புது மூலதனம் பெறவும் உதவுகிறது. மேலும் முதலீடு செய்ய டிரஸ்டுகளும், யூனிட் டிரஸ்ட்டுகளும் உள்ளன. சிறந்த நிர்வாகத்தின் பலன்களைப் பெறவும், இழப்புக்களின் கடுமையைக் குறைக்கவும், முதலீடு செய்யவும் இவை உதவுகின்றன. முதலீடு டிரஸ்டுகள், யூனிட் டிரஸ்டுகள் கம்பெனிச் சட்டங்களின்படி பதிவு செய்யப்பட்டு, பங்கு மாற்றுகள், பங்குகளில் முதலீடு செய்வதை வேலையாகக் கொண்டுள்ளன. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் பிரபலமடைந்த இவை வெளிநாட்டு முதலீட்டை ஊக்குவிக்கும் நிறுவனங்களாகும்.

யூனிட் டிரஸ்டுகள், டிரஸ்ட்டு ஒப்பந்தங்களின் மூலம் யூனிட்டுகளை விற்றுப் பங்குச் சந்தைகளில் முதலீடு செய்கின்றன. இவற்றின் நடவடிக்கைகள் வாணிபக் கழகத்துக்குக் கட்டுப்பட்டவையாகும். இவை 1888-லேயே உருவானாலும் 1931-ல்தான் முக்கியத்துவம் அடைந்தன. 1958-ல் 60 மில்லியன் பவுன் மதிப்புக் கொண்ட டிரஸ்ட்டுகள் 1969-ல 1315 மில்லியன் பவுனாக உயர்ந்துள்ளன.

சுமார் 400 காப்பீட்டுக் கழகங்கள் இருப்பினும், பெரும்பாலும் 100 கழகங்களே தொழிலில் சிறப்புப் பெற்றுள்ளன. சுமார் 170 வெளிநாட்டுக் கழகங்கள் ஐக்கிய அரசில் இயங்குகின்றன. 1968-ல் இவற்றின் மொத்தக் காப்பீட்டு நிதி 13000 மில்லியன் பவுனாகும். "லாயிட்ஸ்" என்பதும் ஒரு தனிப்பட்ட பெருங் காப்பீட்டுக் கழகமாகும். இதன் நடவடிக்கைகள் 1871-லிருந்தே பாராளுமன்றச் சட்டங்கள் மூலம் ஒழுங்குபடுத்தப்பட்டு வந்துள்ளன. இது காப்பீட்டு நிறுவனம் அன்று. ஆனால் காப்பீட்டுச் சந்தையாகும். உலகில் மிகவும் மதிப்புள்ள இது பல்வேறு நாட்டினரைத் தன் அங்கத்தினர்களாகக் கொண்டதாகும்.

இவை தவிர, கட்டிடச் சங்கங்கள், தொழில் முறைச் சொத்துக்கள் பேரிலும், வீடுகளின் பேரிலும் நீண்ட காலக் கடன்கள் வழங்குகின்றன. அச் சங்கங்கள் அங்கத்தினர்கள் பங்குகளின் மூலம் நிதி பெறுகிறது. வரையறுக்கப்பட்ட பங்குத் தொகைகள் கிடையாது. முன் அறிவிப்பின்பேரில் பங்குத் தொகைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். இச்சங்கங்களின் நடைமுறைகள் 1962-ல் கட்டிடச் சங்கச் சட்டம் மூலம் நிர்ணயிக்கப்பட்டன. தோழமைச் சங்கங்களின் முதன்மைப் பதிவாளர், இவற்றின் செயல்முறைகளைக் கட்டுப்படுத்தும் அதிகாரம் உடையவர். தற்போது வளர்ந்துவரும் இச் சங்கங்களின் நடவடிக்கைகள் சில பெரும் சங்கங்களின் கையிலேயே உள்ளன. சீராக நடைபெறும் சங்கங்கட்கு அரசு கடன்கள் வழங்குகிறது. இது வீடுகள் கட்டுவதற்காகச் சங்கங்களால் நிதியாகத் தரப்படுகிறது. 1968-இன் இறுதியில் 525 சங்கங்கள் 8298 மில்லியன் பவுன் மூலதனத்துடன் செயல்பட்டன. அடமானங்களின் பேரில் கடனாக 1968-இல் 1,590 மில்லியன் பவுன் வழங்கப்பட்டது.

14. இங்கிலாந்தின் நிதி வளர்ச்சி

(Development of Finance in England)

ஒரு விளக்கம்:

நிதித் திட்டம் என்பது ஒரு நாட்டின் பொருளாதாரத் திட்டத்தின் முக்கிய அங்கமாகும். நாட்டின் நல்வாழ்வு கிடைக்கும் நிதியைப் பொறுத்திருக்கிறது. தற்காலத்தில் நடவடிக்கைக்குத் தக்கவாறு நிதியைத் திரட்டுகிறார்கள். "நிதி என்பது வெறும் கணக்கன்று; அரசுக் கொள்கையில் அது மிக முக்கியமானது; நல்ல நிதித் திட்டமில்லாமல் நல்ல அரசாங்கம் அமையாது" என்று நிதியியல் நிபுணர் வில்சன் கூறுகிறார். ("Finance is not mere arithmetic; finance is a great policy; without sound finance no sound Government is possible; without sound Government no sound finance is possible"—Wilson) அந்த அளவுக்கு நிதியியலானது முக்கியம் பெற்று விளங்குகிறது. அரசாங்கத்தின் பணிகளும், கடமைகளும் பெருகப் பெருக நிதியியலின் முக்கியத்துவமும் பெருகிற்று. முன்னுள் அரசுகளெல்லாம் "பாதுகாப்பு அல்லது காவல் அரசு" (Police State) என்று சொல்லப்படும். அப்பொழுது அரசின் பணிகள், கடமைகள் மிகக் குறைவு. தற்கால அரசுகள் பொதுநல அரசு (Welfare State) என்று சொல்லப்படும். பொதுநல அரசின் பணிகளும், கடமைகளும் மிகவும் விரிவடைந்து விட்டமையால் நிதித் திட்டம் மிகவும் முக்கியமடைந்துவிட்டது.

அரசு தன் செலவினங்களுக்கு எவ்வாறு நிதியைத் திரட்டுகிறது என்பதைப் பற்றிக் கூறுவதே பொதுநிதியாகும். (Public finance is concerned with the way public authorities obtain revenue to meet their expenditures), அரசாங்கம் ஒரு குறிப்பிட்ட ஆண்டு எவ்வளவு செலவாகும் என்று கணக்கிடுகிறது; அந்தச் செலவுகளைச் சரிக்கட்டுவதற்குத் தக்கவாறு நிதியைத் திரட்ட முற்படுகிறது. நாட்டின் மொத்த வருமானத்தில் நாட்டுச் செலவினங்களுக்கு

அதிலிருந்து அரசால் பெறப்படும் பகுதி "தேசிய நிதி" அல்லது "நாட்டு நிதி" (National Finance) எனப்படும். ஈண்டு பிரிட்டனில் அது உருப்பெற்று வளர்ந்த அடிப்படையையும், அடைந்த மாற்றங்களையும், தற்காலத்தில் அதன் நடைமுறை என்ன என்பதைப் பற்றியும் தெரிந்துகொள்ளலாம்.

ஆரம்ப நிலை :

ஆரம்பக் காலங்களிலிருந்து இடைக்காலம்வரை பணம் நாட்டு நிதியில் அதிகப் பங்கு வகிக்கவில்லை. அக்காலங்களில் அரசன் ஒருவனுக இருந்தான். அவனுல் நாட்டு வருமானங்கள் பெறப்பட்டன. அப்போது அவனுக்குச் சொந்தமான நிலங்களிலிருந்து வருமானம் கிடைத்ததுடன் அவன் இராணுவச் சேவைகளையும் பெற்றுவந்தான். அரசுக்குச் செலுத்தப்பட்ட வரிகள் மிகச் சொற்பம். அவையும் தானியங்களாகவோ, வேறு பொருட்களாகவோ இருந்தன. 12, 13-ஆம் நூற்றுண்டுகளில் எதேச்சாதிகரமாக அரசனுல் வரி விதிப்பு செய்யப்பட்டு வந்தது. வரிகள் என்ற அடிப்படையில் 1188-ல் இரண்டாம் ஹென்றியின் காலத்திலேயே பணம் வசூலிக்கப்பட்டது. நகர்ப்புறங்களில் பொருட்களின் மொத்த மதிப்பில் (Movables) பத்தில் ஒரு பங்கும், நாட்டுப்புறங்களில் பதினைந்தில் ஒரு பங்கும் வரியாகப் பெறப்பட்டது. (Tenths and fifteenths) பின்னர் உதவித் தொகை (Subsidy) எனப்படும் ஒரு பெருந்தொகை மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு மக்களுக்குள் ஈவிக்கப்பட்டு வசூல் செய்யப்பட்டது. இது மேற்கூறிய பத்து, பதினைந்து தவிர்த்து வசூலிக்கப்பட்டது. இதில் நிலங்களும் சேர்க்கப்பட்டன. 1377-ல் போல் வரி (Poll tax) எனும் தலைவரி விதிக்கப்பட்டது. அதன் மூலம் நிறைய வருமானம் கிடைக்கவில்லை. மேலும் 1381-ல் "விவசாயிகள் புரட்சி" ஏற்பட்டதால் நாளடைவில் அவ்வரி முறை ரத்தாயிற்று.

ஆனுல் மறைமுக வரிகள் இடைக்காலத்தில் ஆயத் தீர்வைகளாக அல்லது சுங்க வரிகளாக இங்கிலாந்தின் ஏற்றுமதிகளான உரோமம், தோல்கள், ஈயம் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டது. 1297-க்குப்பின் பாராளுமன்ற ஒப்புதலின் பேரிலேயே முறையான வரிகட்கு மேல் அரசன் வசூலிக்கலாம் என்ருயிற்று. ஆனுல் அந்நிய வியாபாரிகள் மீது அரசன் கடும் வரி விதிக்கத் தொடங்கினுன். பின்னர் அரசன் மது வகைகளின் மீது "டன்னேஜ்" (Tunnage) என்ற வரியும், பிற சரக்குகளின் மீது "பவுண்டேஜ்" (Poundage) என்ற வரியும் விதிக்கும் முறை ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. அரசனது வருமானம் அரசக் கணக்காயரால் அல்லது நிதி அமைச்சரால் கண்காணிக்கப்பட்டது. அரசனின் பொருளாளர்

(Treasurer) ஆண்டுதோறும் கணக்குகளை எழுதி வைத்தார். மகாசபையின் ஒப்புதல் பெருமல் எவ்வித வரிகளையும் விதிக்கக் கூடாது என்று ஜான் மன்னனை "மகாசாசனம்" என்னும் "மாக்னா கார்ட்டா" தடை செய்தது. இருப்பினும் அவவாறு வரிகள் விதிப்பது தொடர்ந்து நடந்தே வந்தது. 1275-ல் "வெஸ்ட் மின்ஸ்டர் சட்டம்" சுங்கவரி விதிப்பை நிர்ணயம் செய்து அரச வரிவிதிப்பு அதிகாரத்தைக் கட்டுப்படுத்தியது. ஆனால் அக் கட்டுப்பாடுகள் அரசர்களால் மீறப்பட்டன.

அக்காலத்தில் அரசனுக்கு வருமானம் அரசனின் நிலங்களிலிருந்தும், நிலப்பிரபுத்துவ முறை மூலமும், நேர்முக, மறைமுக வரிகள் மூலமும், மடாலயங்களின் மூலமும், நீதி மன்றங்களில் விதிக்கப்படும் அபராதங்கள் மூலமும், இறக்குமதி வரிவிதிப்பு, முற்றுரிமை அனுமதி வழங்குவதாலும், பரிசுகள் அல்லது கடன்கள் மூலமும் கிடைத்தது. இருப்பினும் வருமானம் பற்ருக்குறை காரணமாக அரசர்கள் குறிப்பாக டியூடர், ஸ்டூவர்ட் வம்சத்தினர் மேலும் மேலும் எதேச்சாதிகாரமாக வரிவிதிப்புச் செய்தனர். எனவே பாராளுமன்றம் அரசனின் எதேச்சாதிகார வரிவிதிப்பு அதிகாரத்தைத் தடுத்து வரிவிதிப்பைச் சீர்செய்ய முனைந்தது. ஆடம்பரமான செலவுகளாலும், போர்களாலும், டியூடர், ஸ்டூவர்ட் வம்ச அரசர்களின் பணத்தேவை மேலும் மேலும் அதிகரிக்கவே, அவற்றைப் பூர்த்தி செய்துகொள்ளப் பாராளுமன்றத்தை அடிக்கடி நாட வேண்டியதும், வரம்புகளை மீறி வரிவிதிப்புச் செய்தும் தங்களின் வருவாயைப் பெருக்க ஆரம்பித்தனர். ஆனல் ஏற்கனவே உள்ள முறையான வரிகள் மாருமலிருந்தன. பாராளுமன்றம் அரசனின் தேவைகட்கான பணத்தை அளிக்கும் விஷயத்தில் தாராளமாக நடந்துகொண்டிருந்தும் அரசர்கள் தங்கள் மதிப்பை இழந்து அதனிடம் அங்கீகாரம் பெற்றுப் பணம் பெற விரும்பவில்லை. எனவே, அவற்றின் உதவியின்றிப் பிரபுக்களிடம் கட்டாயக் கடன் பெற்றும், முற்றுரிமைகளை விற்றும், நாணயக் குறைப்புச் செய்தும், மடங்களைக் கலைத்தும், கடற்கடவுச் சட்டங்களிலிருந்து விதிவிலக்கு தந்தும், அபராதங்கள் விதித்தும் தங்கள் பணத்தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து கொண்டனர். சிக்கனமான நடவடிக்கைகள் எட்டாம் ஹென்றியையும், அமெரிக்க வெள்ளி, கொள்ளைப் பொருட்கள் எலிசபெத்தையும் பணப் பற்ருக்குறையிலிருந்து விலக்கின. என்ருலும், வரிவிதிப்பு சம்பந்தமாகப் பாராளுமன்றத்துக்கும், அரசர்களுக்குமிடையில் பூசல்கள் ஏற்பட்டுக்கொண்டேயிருந்தது. முதலாம் சார்லஸ் பாராளுமன்றத்தைப் பற்றிய பேச்சே இல்லாமல் நினைத்தபடியெல்லாம் பணம் பெற ஆரம்பித்தான். அது பாராளுமன்றத்தால் கடுமையாக ஆட்சேபிக்கப்பட்டதுடன், ஆயத்

தீர்வைகள் சம்பந்தமாக நடவடிக்கைகள் 1643-ல் சில கட்டுப்பாடு களை உருவாக்க அடித்தளமாக அமைந்தன.

1660-ல் முடியாட்சி மீட்சி ஏற்பட்டதும் இரண்டாம் சார்லஸ் அரசனுக்கு வரவுசெலவுத் திட்டம் (Budget) ஒன்று ஏற்படுத்தப் பட்டது. அது ஆண்டுக்கு 12,00,000 பவுன்கள் வரை அரச னுக்குத் தேவைப்படும் என்பதால், வருமானத்துக்குச் சில வழி வகைகள் செய்யப்பட்டன. நிலப்பிரபுத்துவ முறையில் வந்த வருமானங்கள் நிறுத்தப்பட்டுப் பல தீர்வைகளும், வரிகளும் ஏற்படுத்தப்பட்டதுடன் டன்னேஜ், பவுண்டேஜ் எனும் சுங்க வரிகள் வசூலிப்பது அரசனின் ஆயுட்காலம் முழுவதும் அனுமதிக் கப்பட்டது. இருப்பினும், அரசனின் ஊதாரித்தனமான செலவுகள் காரணமாகவும், வரிகள் மூலமும் பெறப்பட்டது ஒரு மில்லியன் பவுன்களே யாதலாலும் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. இரண்டாம் சார்லஸ் வங்கித் தொழில் நடத்தி வந்த பொற் கொல்லர்களிடம் மிகுதியாகக் கடன் பெற்று ஏமாற்றியும், அவனுடைய உறவினனான பிரான்சு அரசன் பதினன்காம் லூயியிடமும் பெருந் தொகைகளையும் பெற்றான்.

இரண்டாம் ஜேம்ஸ் காலத்தில் அரசனுக்கு ஆண்டுக்கு 19,00,000 பவுன்கள் தரப் பாராளுமன்றம் ஒத்துக்கொண்டது. ஆனால் 1688ல் ஏற்பட்ட "மாண்புறு புரட்சி" பல மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது. மாண்புறு புரட்சிக்குப் பின்னர், புரட்சியின் விளைவாக நாட்டு நிதித் திட்டம் முழுமையாக மாற்றி அமைக்கப் பட்டது. நாட்டின் பொதுச் செலவினங்களிலிருந்து அரசனின் வரவு செலவுகள் துண்டிக்கப்பட்டன. அரசனுக்கு, அரசனின் செலவினங்கள் (Civil List) என்று ஆண்டுக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட தொகை அவன் ஆயுள் முழுமைக்கும் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. பிற தேசியச் செலவினங்கள் பாராளுமன்றத்தால் ஆண்டுதோறும் அனுமதிக்கப்படலாயின. ஒரு குறிப்பிட்ட செலவுக்காக அனுமதிக் கப்பட்ட தொகை அதற்காக மட்டுமே செலவு செய்யப்பட வேண்டும் என்ற நியதியும் ஏற்பட்டது. மேலும் இந்த வரவு செலவுக் கணக்குகளைத் தணிக்கை (Audit) செய்ய முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது. குறிப்பிட்ட தொகைகள் ஒதுக்கப் பட்ட செலவினங்களுக்காகவே செலவழிந்துள்ளதா என்று கண் காணிக்கப் பாராளுமன்றத்துக்குத் தேசியக் கணக்குகளைப் பரிசீலனைக்கு அனுப்பவும் மூன்றாம் வில்லியம் உறுதி கூறினான். இருப்பினும் எவ்விதத் தணிக்கை முறைகளும் அமுல் செய்யப்பட வில்லை. ஒருவாறாக நிதிக் கொள்கைகளும், திட்டங்களும் அரசனது அதிகாரத்திலிருந்து பாராளுமன்றத்தின் மூலம் மக்களுக்கு மாறியது.

எனினும் குறிப்பிடத் தகுந்த அளவில் அதிகாரம் மக்கள் கையை அடையவில்லை. ஆனாலும் அரசன் தான்தோன்றித் தனமாகப் பணம், வரி வசூல் செய்வதும், கடன்கள் வாங்குவதும், பொது மக்கள் அல்லது தேசிய நிதியைத் தானுமாகச் செலவு செய்வதும் தடை செய்யப்பட்டது. பொதுப் பணம் முறையாகச் செலவு செய்யப்படுகிறது என்ற நம்பிக்கையும், ஆறுதலும் மக்களுக்கு ஏற்பட்டது. அதற்கு முன் அரசர்கள் பணத்தைப் பெறப் பல தவறான வழிகளைக் கைக்கொண்டதுடன், கடன்கள் பெற்றும், அவற்றை மோசடி செய்தும் வந்தனர். புரட்சிக்குப் பின் அவ்வாறு கடன்கள் பெறுவது பாராளுமன்றத்தின் அனுமதியுடனும் நிகழ்ந்தது குறிப்பிடத் தகுந்தது.

மூன்றும் வில்லியம் காலத்தில் பிரான்சுடன் போர் ஏற்பட்டதால் அரசாங்கச் செலவு கூடிற்று. நாட்டின் வருமானம் சுங்க வரிகள், தீர்வைகள் மூலமே பெறப்பட்டது. நிதி போதுமானதாக இல்லாததால் மாண்டேகு 1692-ல் நேர்முக வரியான நிலவரி ஒன்றை ஏற்படுத்தினார். நிலத்தின் மொத்த மதிப்பு, உற்பத்தி ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் ஒரு பவுனுக்கு ஒரு ஷில்லிங் வீதம் நிலவரி விதிப்புச் செய்யப்பட்டது. இது ஆண்டுக்குச் சுமார் 20,00,000 பவுன்கள் வீதம் வருமானம் தந்தது. மேலும் பற்றுக்குறை ஏற்படவே நாட்டில் நிதி மிகுந்தவர்களிடமிருந்து கடன் வாங்கும் திட்டம் உருவானது. நாட்டுக் கடன் திட்டம் உருவானதும் கடன் வாங்கும் முறைகள் எளிதாயின. முன்பு குறுகிய காலங்களுக்குக் குறைந்த தொகைகளையே அரசு கடனாகப் பெற முடிந்தது. அதைக் குறிப்பிட்ட காலத்தில் திரும்பக் கொடுக்க, புதிய கடன்கள் பெறவோ கால வரையறையைத் தள்ளிப் போடவோ வேண்டும். இது போன்ற கடன்கள் நிதியற்ற அல்லது குறுங்காலக் கடன்கள் (Unfunded or floating debts) எனப்பட்டன.

நிதிக் கடன் தோற்றம்:

ஆனால் நாட்டுக் கடன் திட்டப்படிக் கடன் வாங்குவதில் உள்ள பல சிரமங்கள் தவிர்க்கப்பட்டன. நாட்டுக் கடன் முறைப்படி பெறும் கடன்கள் நிதிக்கடன்கள் (Funded debts) எனப்பட்டன. முதன் முதலில் இது போன்ற கடன் 1694-ல் இங்கிலாந்து வங்கியால் (Bank of England) அரசுக்கு 1,200,000 பவுனுக்கு வழங்கப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாகக் குறிப்பிடப்பட்ட நிதியாளர்கள் இங்கிலாந்து வங்கியை அமைத்துக்கொள்ளும் உரிமை (Charter) சாசனப்படுத்திக் கொடுக்கப்பட்டது. இதுவே நாட்டுக் கடனின் பிறப்பாகும். இந்நிதிக் கடன் முதலில் குறைவாகத் தென்பட்டாலும்

1714-ல் 36,000,000 பவுன் கடனில் 8,000,000 பவுன் கடன் மட்டுமே நிதியற்ற கடனாக இருந்தது குறிப்பிடத் தகுந்ததாகும்.

பிரான்சுடன் போர் தொடர்ந்து நடந்துகொண்டிருந்ததால் மேலும் மேலும் கடன் உயர்ந்து கொண்டே போயிற்று. 1697-ல் போர் முடியும்போது அது 21,000,000 பவுனாக உயர்ந்தது. மூன்றும் வில்லியத்தின் ஆட்சி முடிவுறும்போது அது 16,000,000 பவுனாகக் குறைந்தது. பின்னர் ஸ்பானிய வாரிசுரிமைப் போர் காரணமாக உயர்ந்து 54,000,000 பவுனாகக் கூடியது. நாளடைவில் இதன் தீமைகள் உணரப்பட்டன. நாட்டின் வருமானத்தை இதற்கான வட்டிகள் தருவதில் செலவிடுவதை விக் கட்சியினர் விரும்பவில்லை. வட்டி வீதம் 5 முதல் 8 சதவீதம் வரை தரப்பட்டது. எனவே 1711-ல் "தென் கடல் நிறுவனம்" (South Sea Compaay) ஏற்படுத்தப்பட்டது. அது அரசுக்கு முழுக் கடனளிப்பு செய்யவும் அதற்குப் பதிலாக அந்நிறுவனத்துக்கு வெளிநாட்டு வாணிப முற்றுரிமை தரவும் கோரியது. அது அளிக்கும் கடனுக்கு ஆரம்பத்தில் 5 சதவிகித வட்டியும் 1727-க்குப் பின் 4 சதவிகித வட்டியும் தரவேண்டுமென்றாயிற்று. முன்னரே அரசுக்குக் கடன் அளித்திருப்பவர்கள் அதன் மதிப்புக்கேற்பப் பங்குகளை இந்நிறுவனத்தில் பெறவும், அதை விரும்பாதவர்கட்கு அந்நிறுவனத்திடம் 75,000,00 பவுன் மேலும் கடன் பெற்று அவர்களின் முதலைத் திருப்பிக் கொடுத்துவிடவும் ஏற்பாடாயிற்று. அரசுக்கு இதனால் ஆண்டுக்குச் சுமார் ஒரு மில்லியன் பவுன் வட்டி தருவது மிச்சமாயிற்று. கடனளித்தவர்கள் நிறுவனத்திடம் பங்குதாரர்களாக அதிக இலாபம் பெறுவர். நிறுவனம் வாணிப முற்றுரிமையின் மூலம் நல்ல இலாபம் அடையும், இந்த ஏற்பாடு இந்நிறுவனத்தில் பலரைப் பங்கு பெறத் தூண்டியது. பங்குகள் 100 பவுனிலிருந்து 1000 பவுனாக விலை ஏறின. இந்த உற்சாகமான துவக்கக் காலத்தில் பல மோசடி நிறுவனங்களும் உருவாகி விரைவில் முறிந்தன. அது நாட்டில் பீதியைக் கிளப்பிற்று. எனவே கூடிய விலையில் விற்ற அதன் பங்குகள் 1000 பவுனிலிருந்து 175 பவுனுக்குக் குறைந்தது. பலர் நட்டமடைந்து அழிந்தனர். பல நிர்வாகிகள் மறைந்தனர். இதே "தென்கடல் குமிழி" (South Sea Bubble) எனப்படும். எனவே அரசு தலையிட்டு நாட்டுக் கடன்களை ஏற்றுக்கொண்டது. தென்கடல் நிறுவனம் அதனது அலுவல்களை மட்டும் பார்த்துக்கொள்ளும்படி விடப்பட்டது.

18, 19 ஆம் நூற்றாண்டுகளில் நிதியின் நிலை:

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட போர்கள் நாட்டுக் கடனை மேலும் அதிகரித்தன. 1717, 1727, 1749-ல் கடன்கள்

மாற்றம் செல்யப்பட்டு வட்டிவீதம் ஒரே சீராக 3 சதவீதமாக மாற்றப்பட்டது. 1715-ல் முதன் முதலாக இராபர்ட் வால்போலால் "கடன் கழிவு நிதி" (Sinking fund) ஏற்படுத்தப்பட்டது. சிறந்த நிதியியலறிவு படைத்த அவர் நாட்டின் நிதி விஷயங்களை மிகவும் திறமையுடன் கவனித்து வந்தார். நாட்டுக் கடனைக் குறைப்பதற்காக வெகுவாக முயற்சிகள் எடுத்தார். அவரது காலத்தில் (1721—1742) சமாதானம் நிலவியதால் ஆண்டுதோறும் கடன் கழிவு நிதிக்காக நிதி ஒதுக்க இயன்றது. அவரால் நாட்டுக் கடனில் ஐந்து மில்லியன் பவுனைக் குறைக்க முடிந்தது. அவரது பதவிக் காலம் முடியுங்கால் அது 47 மில்லியன் பவுனாக இருந்தது. தலையிடாக் கொள்கையின் தந்தை எனக் கருதும் அளவுக்கு வால்போல் சுமார் 100 ஏற்றுமதி வரிகளையும், 40 இறக்குமதி வரிகளையும் ரத்து செய்தார். நில வரியையும் நான்கு ஷில்லிங்கிலிருந்து ஒரு ஷில்லிங்காகக் குறைத்தார். 1724-ல் துறைமுகப் பகுதிகளில் சுங்க சரக்குக் கிடங்குகளைத் தேயிலை, காப்பி ஆகியவற்றுக்காக ஏற்படுத்தினார். இது ஏற்றுமதியாகும் சரக்குகளின் அளவுக்கு ஏற்பக் குறைவாகச் சுங்கம் கட்ட வசதியாக வணிகர்களுக்கு அமைந்தது. முன்பு முழுச் சரக்குக்கு மட்டும் வணிகர்கள் இறக்குமதி வரி கட்ட வேண்டியிருந்தது. இதைப் புகையிலை, ஒயின் போன்ற பொருட்களுக்கும் விஸ்தரிக்க வால்போல் விரும்பிச் சுங்க வரித் திட்டத்தை இயற்ற விரும்பினார். ஆனால் எதிர்ப்பு அதிகரிக்கவே அதைக் கைவிட்டு விட்டார். வால்போல் அக்காலத்தில் எடுத்த நிதி நடவடிக்கைகள் புரட்சிகரமானவை என்று கருத இடமுண்டு. சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடித்தார். அவரது கடன் கழிவு நிதித் திட்டமும் கூட 1733-க்குப் பின் சீராக நடைபெறவில்லை. நாட்டுக் கடன் 1757-ல் 76,000,000 பவுனாக இருந்தது 1784 ல் 227,000,000 பவுனாக உயர்ந்தது.

1784-ல் இளைய பிட் பிரதமரானார். நாட்டு நிதி பெருங் குழப்ப நிலையிலிருந்தது. ஆடம் ஸ்மித்தின் கொள்கைகளில் நம்பிக்கை கொண்ட இளையபிட் நிதியில் சீர்திருத்தங்கள் பலவற்றைச் செய்தார். "வருமானத்துக்காகவே வரிகள்" (Taxation for revenue only) என்ற அடிப்படைக் கொள்கை உருவானது. தேயிலை மீது விதிக்கப்பட்ட 112 சதவீதம் பெறுமான விகித வரியை 12 சதவீதமாகக் குறைத்தார், நிலவரியையும் குறைத்தார். இவற்றைச் சரிக்கட்டப் பந்தயக் குதிரைகள், தொப்பி, காகிதம், வெள்ளி, தங்கத் தட்டுகள், வேலையாட்கள் போன்றவற்றின் மீது நேர்முக வரியை விதித்தார். நாட்டின் மதிப்பு அமெரிக்கச் சுதந்திரப் போரின் காரணமாகப் பங்கப் பட்டிருந்தது. அது நாட்டுக் கடனையும் வெகுவாகக் கூட்டியது. வரிகள் அதிகமாகவும்,

கடத்தல் மிகுந்துமிருந்தன. வரிகள் விதிப்புக் குறைவு செய்யப் பட்டது. ஆனால் இளையபிட் நாட்டு நிதிப் பெருக்கத்துக்கு வரி விதிப்புக்களைக் காட்டிலும் கடன்கள் பெருகுவதையே விரும்பினர். தற்காலிகமாக வருமான வரி விதிக்கப்பட்டது. நிதியியலில் பிறிதொரு சிறந்த நடவடிக்கையாக வரி, வருமானக் கணக்கு முறை களில் பெரும் மாற்றம் ஏற்படுத்தினர். முன்பு பெரும் வரிகள் தனியாக வரவு வைக்கப்பட்டுக் கணக்கெழுதப்பட்டு, செலவெழுதப் பட்டு வந்ததை ஒரே கணக்கில் வரவு வைக்கும் "தொகுதி நிதி" (Consolidated Fund) முறையை ஏற்படுத்தி வரவு செலவுக் கணக்கு முறை, திட்டங்கள் ஆகியவற்றை எளிதாக்கினர். பொதுக் கணக்குகளின் தணிக்கை முறையும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. வால் போலின் "கடன் கழிவு நிதி" சரியாகப் பிட்டின் காலத்தில் செயல் படவில்லை. எனவே, கடன் தீர்வுக்காகப் "பிட் நிதி" என்ற புதிய கடன் கழிவு நிதி ஏற்பட்டது. அதன்படி ஆண்டுக்கு ஒரு மில்லியன் பவுன் வரிகள் மூலம் பெறப்பட்டு நாட்டுக் கடனைக் கழிக்க முயற்சி செய்யப்பட்டது. 1793-ல் பிரானசுடன் போர் துவங்கும் வரை அது கூட்டு வட்டியுடன் சேமிக்கப்பட்டு, 1786 முதல் 1793க்குள்ளாக 10,000,000 பவுன்கள் நாட்டுக் கடனில் தீர்வு செய்யப்பட்டது. பிரெஞ்சுப் புரட்சிப் போர்களும், நெப்போலியப் போர்களும் பிரிட்டனில் நிதிக்கடனை 831 மில்லிய னாகவும், நிதியற்ற கடனை 47 மில்லியனாகவும் உயர்த்தின. இளைய பிட்டின் கடன் கொள்கைகளும், முறைகளும் ஆட்சேபிக்கப் பட்டன. முன்பு அதிகாரிகள் மூலம் வணிகர்கள், நிதியாளர்களிடம் பேரம் பேசி வட்டிக்குக் கடன் வாங்கினர்கள். அதில் ஊழலும், இலஞ்சமும் அதிகமாக இடம் பெற்றன. ஆனால் இளைய பிட் அனுப்பிசைவு (Tender) மூலம் வட்டிக்குக் கடன் வாங்கும் முறையால் அந்தக் குறைபாடுகளைத் தவிர்த்தார்.

போர் ஓய்வுக்குப்பின் அமைதி ஏற்பட்டதும், 1816-ல் அரசு வருமான வரியை ரத்து செய்தது. ஆனால் நாட்டுக் கடன் மீதுள்ள வட்டிக்கு ஈடு செய்ய அரசு பல பொருட்களின் மீது வரி விதிக்க வேண்டியதாயிற்று. 1815-ல் நாட்டின் வரவு செலவு 66,000,000 பவுனாயிருக்கும்போது நாட்டுக் கடனுக்கான வட்டி 31,000,000 பவுனாகஇருந்தது. ஹஸ்கிசன் வாணிபக் கழகத் தலைவரானதும் 1823-ல் தடையிலா வாணிபக் காலத்தில் ஏற்று மதிக்கான கொடைகள் நிறுத்தப்பட்டன. இறக்குமதித் தடை களும் ரத்தாயின. 1829-ல் பிட்டின் கடன் கழிவு நிதி கைவிடப் பட்டது. ஆண்டுதோறும் ஏற்படும் உபரி நிதியைக் கடனுக்காக ஒதுக்கத் திட்டமிடப்பட்டது. ஆனால் பற்றுக்குறை வரவு செலவுத் திட்டங்கள் காரணமாக 1841-ல் மேலும் 8,000,000 பவுன்

நாட்டுக் கடன் கூடியது. சர் இராபர்ட் பீல் பிரதமரானதும் நாட்டு நிதித் திட்டத்தை முற்றிலும் மாற்றியமைத்தார். பல பொருட்களின் மீது விதிக்கப்பட்டிருந்த 1200 வரிகளை 750 ஆகக் குறைத்ததுடன் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வரிகள் பெரும்பாலானவற்றை ரத்து செய்தார். வரப்போகும் குழப்ப நிலையையும், பற்றுக் குறையையும் சமாளிக்க மூன்று ஆண்டுகட்கு, ஆண்டுக்கு 150 பவுன் வருமானத்துக்குமேல் இருப்பின் ஒரு பவுனுக்கு ஏழு பென்சு வீதம் வருமான வரியைப் புதுப்பித்தார். அதனால் நல்ல பலன் கிட்டவே வருமான வரி நிரந்தரமான ஒன்றாக மாறியது. அதற்குப் பல எதிர்ப்புக்களிருப்பினும் தொடர்ந்து வசூலிக்கப்பட்டது. நெப்போலியப் போர்களின்போது 1 ஷில்லிங் முதல் 2 ஷில்லிங்காகவும் பின்னர் பிட் காலத்தில் ஒரு பவுனுக்கு 7 பென்சாக மூன்று ஆண்டுகட்கு ஏற்பட்டது. 1874 வரை விதிக்கப்பட்டது. கிளாட்ஸ்டன் அதை நீக்க நினைத்தும் கடைசியில் வரி விதிப்பில் முக்கியமான ஒன்றாக அது தங்கிவிட்டது. 1907, 1919-ல் அது ஒழுங்குபடுத்தப் பட்டும், ஆண்டுக்கு 5,000 பவுனுக்குமேல் வருமானத்துக்குமேல் வரியும் விதிக்கப்பட்டது. 1874–1876ல் உ பென்சாக இருந்தது 1907ல் 1 ஷில்லிங்காகவும், 1914ல் 6 ஷில்லிங்காகவும், பின் 4 முதல் 5 ஷில்லிங்காகவும் 1939-1945ல் 10 ஷில்லிங்காகவும் உயர்ந்தது. வருமான வரியை வைத்துக்கொண்டு பீல் மேலும் சுமார் 400 சரக்கு வரிகளை ரத்துசெய்தார். 1825 முதல் 1861க்குள் உப்பு, தோல், மெழுகுவர்த்தி, கண்ணாடிப் புட்டிகள், பசைகள், செங்கல், சோப்பு, காகிதம் ஆகியவற்றுக்கான வரிகள் நீக்கப்பட்டன. பின்னர் சாராய வகைகட்கு மட்டுமே சுங்கவரி விதிக்கப்பட்டது. 1846ல் ரஸ்ஸல் பிரதமரானவுடன் சர்க்கரை வரிகள் நீக்கப்பட்டன.

1853ல் கிளாட்ஸ்டன் நிதி அமைச்சரானதும், பல மாற்றங்களை ஏற்படுத்தினார். மேலும் 123 பொருட்களுக்கு வரி நீக்கமும், 133 பொருட்களுக்கு வரிக் குறைப்பும் செய்தார். சுங்க வரி வருமானம் குறைவுபட்டதை நிறைவு செய்யச் சொத்துரிமை வரியை விஸ்தரிப்புச் செய்தார். உண்மையான, தனிப்பட்ட சொத்துக்கள் உயில்படியோ, ஒப்பந்தப்படியோ, மரணத்தின் போதோ, உரிமை மாற்றம் செய்யப்படுங்கால் வரி செலுத்தும் படியாகச் சொத்துரிமை வரியை ஏற்படுத்தினார். பின்னர் வருமான வரி வீதத்தைச் சற்றுக் குறைத்தார். அதற்குப் பதில் நிலவரி உயர்வை விரும்பினார். 1860ல் வருமான வரியை ஒழித்துவிடத் திட்டம் தீட்டினாலும், கிரிமியப் போர், (Crimean War) இந்தியக் கலகம்; சீன, பாரசீகப் போர்களினாலும், பிரான்சுடன் போர் நிகழும் அபாயமிருந்ததாலும் அதை ரத்து செய்ய இயலவில்லை. கிளாட்ஸ்

டன் சூழ்நிலைக்கேற்ப வருமான வரியைக் கூட்டியும், குறைத்தும் சுமார் 360 சுங்க வரிகளை நீக்கவும் செய்தார். இதனால் தடையிலா வாணிபம் முற்றிலும் நிறைவேற்றப்பட்டது என்றே கூறலாம். ஆனால் நாட்டுக் கடன் தீர்வுக்கு இக் காலங்களில் பெரும் முயற்சி ஏதும் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. ஒரே மசோதாவில் ஆண்டுக்கான வரவு செலவு சமர்ப்பிப்பது நடைமுறைக்குக் கொணரப் பட்டது. டிஸ்ரேலியின் காலத்தில் 28,000,000 பவுன் கடன் கழிவு நிதி ஏற்பட்டாலும், வரவு செலவுத் திட்டங்களில் துண்டு விழுந்ததாலும், செலவினங்கள் கூடியதாலும் அது சரிவர உருப் பெறவில்லை. 1888ல் ஜார்ஜ்கோஷன் நிதியமைச்சராகும்போது நிதி நிலைமை சற்றுச் சீராக இருந்ததால் கடன் மாற்றம் செய்யப் பட்டது. வட்டி வீதம் 3 சதவீதத்திலிருந்து 2¾ சதவீதமாகக் குறைக்கப்பட்டது. பதினைந்து ஆண்டுகட்குப் பின் 2½ சதவீத மாகவும் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. 1894ல் சர் வில்லியம் ஹார்கோர்ட் டால் கிளாட்ஸ்டன் காலத்தில் “மரணவரி” ஏற்படுத்தப்பட்டது. சொத்தின்மீது வரி விதிப்பு முதலில் 1796ல் ‘பிட்’டால் ஏற்படுத் தப்பட்டது. கிளாட்ஸ்டன் காலத்தில் 1853ல் ‘வாரிசு வரி’ ஏற்பட்டது. 1894ல் மரணவரி விதிப்பு ஏற்பட்டது, 1907, 1909ல் நாட்டின் வருமானத்தின் 10 சதவீதம் இதன் மூலம் கிடைக்குமளவுக்கு இதன் வீதம் உயர்ந்தது.

இருபதாம் நூற்றாண்டில் அரசின் செலவுகள் சமூக நலத் திட்டங்களின் காரணமாக உயர்ந்தது. எனவே, மரண வரியும், வருமான வரியும் தொடர்ந்து விதிக்கப்பட்டன. இவை பணக்காரர் களையே அதிகம் சார்ந்தமையால் பொருளாதாரச் சமநிலையை ஏற் படுத்தும் அடிப்படையாகக் கூட அமைந்ததெனக் கூறலாம். 1909-ல் லாயிட்ஜார்ஜால் ஏற்படுத்தப்பட்ட வரவு செலவுத் திட்டம் “மக்கள் வரவு செலவுத் திட்டம்” (People's Budget) எனப் புகழப்பட்டது. அதில் மரணவரி, மேல்வரி, மது வகைகள், புகையிலை மேல் வரி உயர்வும், புதிய நிலவரியும் ஏற்படுத்தப் பட்டிருந்தன. 1899 - 1902-ல் தென் ஆப்பிரிக்கப் போர்களின் காரணமாக நாட்டுக் கடன் 160,000,000 பவுனாயிற்று. கடன் கழிவு நிதி ஆண்டுக்கு 29,500,000-க்கு உயர்ந்தது. ஒவ்வொரு நிதியாண்டிலும் உபரியாக உள்ள தொகை கடன் கழிவு நிதிக்கு ஒதுக்கப்பட்டு, முதல் உலகப் போர் துவங்கும்போது நாட்டுக் கடன் 650,000,000 பவுனுக்குக் குறைந்தது. ஆனால் பாதுகாப்புச் செலவு களும் சமூகநலத் திட்டங்களும் மேலும் செலவைக் கூட்டின. முதல் உலகப் போர் பிரிட்டனில் நிதி நெருக்கடியை அதிகரித்தது. நாட்டின் வரி தாங்கும் வல்லமையின் அடிப்படையில் வரிகள்

உயர்ந்தன. வருமான வரி உயர்ந்தது. உபரி வரி, வாணிப லாப வரி ஏற்பட்டன. உள்நாட்டு, அந்நியக் கடன்கள்பெறப்பட்டன. போர் முடிவின்போது 8,000 மில்லியன் பவுன் நாட்டுக் கடனுயிருந்தது. பிரிட்டனின் நட்பு நாடுகள் தரவேண்டிய தொகைகள் மிகுதியாக இருந்தன. பிரிட்டன் அவற்றைத் தவணைகளில் பெற்றும், தள்ளுபடி செய்தும் முழுமையும் பெற இயலவில்லை. ஆனால், அது அமெரிக்க நாடுகட்குத் தரவேண்டிய கடன் குறைப்பு செய்யப்படாததால் மேலும் தன் நட்பு நாடுகளிடம் கடனைத் திரும்பப்பெற முயன்றது. ஆனால் 1929-ல் ஏற்பட்ட உலகப் பெருமந்த நிலை எதையுமே சரிவர நடத்திக் கொள்வதைத் தடை செய்தது. பணக் குறைப்பு, மந்தநிலை, பொன் திட்ட அமுல், மலிவுப்பணக் கொள்கை ஆகிய எல்லாம் சேர்ந்து பிரிட்டனின் நிதிநிலையை நிலையற்ற தன்மைக்குக் கொண்டு சென்றன. 1932-ல் நெவில்சேம்பர்லின் 2000 மில்லியன் பவுன் கடனை 5 சதவீதத்திலிருந்து $3\frac{1}{2}$ சதவீதமாகக் குறைப்பதில் வெற்றி பெற்றார்.

ஆனால் இரண்டாம் உலகப் போர்த் துவக்கம் கடனளவை அசுர வேகத்தில் உயர்த்தியது. மீண்டும் கடன் பெறுதல், பத்திரங்களில் முதலீடு செய்தல் மூலம் நிதி பெறப்பட்டது. 1946-ல் 24,000,000,000 பவுனாக உயர்ந்தது. ஆனால் குறைந்த வட்டி வீதத்தில் பெறப்பட்டது. பிரிட்டனின் நிதிநிலை மிகவும் மோசமானது. அதன் முக்கியமான பகுதியான இந்தியாவை அது இழந்தது. ஜெர்மனிய நீர்மூழ்கிகள் அதன் கப்பல்களைச் சேதப்படுத்தி வாணிபத்தை உருக்குலைத்தன. அயல் நாட்டுச் செலுத்து நிலை திருப்தியாகவில்லை. அதற்கு உதவும் வகையில் அமெரிக்கா, பிரிட்டனுக்கு 3750 மில்லியன் டாலர் கடனளித்தது. அதற்கான நிபந்தனைகளில் ஒன்று அமெரிக்காவில் பிரிட்டனின் கொள்முதல் அளவு குறையக்கூடாது. மற்றது ஸ்டர்லிங், டாலர் மாற்றுத் தடைகள் இருத்தல் கூடாது. கடினமான இந்நிலை பிரிட்டனின் டாலர் வைப்புக்களை உறிஞ்சியது. சர் ஸ்டாப்போர்டுகிரிப்ஸ், அட்லி அமைச்சரவையில் நிதியமைச்சரானபோது "ஏற்றுமதி செய், அல்லது செத்து மடி" (Export or Expire) என்ற கொள்கையை உருவாக்கி பிரிட்டனின் ஏற்றுமதிச் சக்தியை வெகுவாக உயர்த்தியும், நிதி நிலைமையைச் சமாளிக்க இயலவில்லை. டாலர் மதிப்பு உயர்ந்து ஸ்டர்லிங் மதிப்புக் குறைந்தது. எனவே 1949, செப்டம்பரில் பிரிட்டன் ஒரு பவுனின் மதிப்பை 4.03 டாலரிலிருந்து 2.80 டாலராக நாணயக் குறைப்புச் செய்தது. இது ஏற்றுமதியைக் கூட்டியதுடன், போரினால் ஏற்பட்ட நிதி நெருக்கடியிலிருந்து பிரிட்டனை விடுவிக்கப் பெரிதும் உதவியது.

இன்றைய நிலை :

இன்றைய பிரிட்டனின் நிதித் திட்டத்தில் நிதி உத்தேசமாகக் கீழ்க்கண்டவாறு பிரிக்கப்படுகிறது. ஒன்று மத்திய அரசின் நிதி. இது வரிகள் மூலம் பெறப்பட்டுத் தொகுதி நிதியில் சேர்க்கப்பட்டு வரவும் செலவும் செய்யப்படுகிறது. இதற்கான அரசுத் திட்டங்கள் பாராளுமன்றத்தின் மக்கள் சபையின் ஒப்புதல் பெற்றே செய்யப் படும். தேசியக் கடன் நிதி சட்டப்படி ஏற்பட்ட தேசியக் கடன் நிதிக்கும், தேசியக் காப்பீட்டு நிதிக்கும், சமூகப் பாதுகாப்புத் திட்டங்கட்கும் கடன்கள் பெறுவதும், ஒதுக்கீடுகளும் செய்யப்படு கின்றன. இரண்டாவது ஸ்தல அரசின் நிதி. வட்டார ஆட்சிப் பிரிவால் (Local authorities) தல வரிகள், வீட்டு, சொத்து வரிகள் மூலம் வருமானம் பெறப்படுகிறது. பல கடன்கள், மான்யங்கள் மத்திய அரசிடம் பெறப்படுகின்றன.

மத்திய அரசின் செலவினங்கள் ஆண்டுச் செலவுத் திட்டங் களின் பேரில் பாதுகாப்பு, சமூக சேவைகள், நாட்டின் பொது நிர்வாகம் ஆகிய செலவுகளாகும். இவை மக்கள் சபையின் அங்கீகாரத்தின் பேரில் செய்யப்படும் அளிப்புச் சேவைகள் எனப்படும். இது அரசின் செலவுகளாகும். இது தவிர்த்துப் பாராளுமன்றச் சட்டங்களின்படி தொகுதி நிதியின் நடப்புச் செலவுகள் என்ற தலைப்பில் அரச குடும்பச் செலவு, உயர் அதிகாரிகள், நீதிபதிகள் ஊதியச் செலவு, தேசியக் காப்பீட்டுச் செலவுகள் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டுச் செய்யப்படும் செலவுகளாம். மேலும் அரசு கடன் வழங்குதல், வாங்குதல், வட்டி தருதல் போன்ற செலவுகளும், தொழில்கட்குத் தரும் கடனும் தேசியக் கடனுதவிச் சட்டப்படிச் (National Loan Fund) செய்யப்படும் செலவினங்களாம்.

அளிப்புச் சேவைகள் (Supply services) எனப்படும் செலவினங்களின் மதிப்பீடுகள் (Estimates) மக்கள் சபையால் விவாதிக்கப்பட்டு ஒப்புதல் தரப்படுகின்றது. செலவினங்கள் ஒதுக்கப்பட்ட துறைகளில் ஒதுக்கப்பட்ட செலவுகட்கு மட்டுமே செலவு செய்யப்படுதல் வேண்டும். செலவு மதிப்பீடுகள் கருவூலத்துக்கு ஏப்ரல் முதல் நாள் துவங்கும் நிதியாண்டுக்கு ஒவ்வொரு டிசம்பரிலும் பல்வேறு துறைகளால் சமர்ப்பிக்கப்படும். இவை மக்கள் சபையால் ஒப்புதல் தரப்பட்டுச் சட்டங்களின் மூலம் உறுதி செய்யப்படுகின்றன. சில மாற்றங்களைக் கருவூலம் அனுமதித்துப் பின்னர் பாராளுமன்ற ஒப்புதலைப் பெற்றுக் கொள்ள லாம். செலவினங்களைத் தணிக்கை செய்யப் பல அங்கங்கள் உள்ளன. செய்யப்படும் செலவினங்களை நிதியமைச்சரின் அதிகாரம்

பெற்ற கருவூலம் (Treasury) பல்வேறு துறைகளால் சமர்ப்பிக்கப் படும் செலவின மதிப்பீடுகளைச் சரி பார்த்தும், குறைத்தும், கூட்டியும், மாற்றியும், தொகுத்தும் மக்கள் சபைக்குச் சமர்ப்பிக்கும். அரசால் நியமனம் செய்யப்பட்ட "கட்டுப்பாடு தணிக்கையாளர்" (Comptroller and Auditor General) கருவூலக் கணக்கின் பண வரவு செலவுகளையும், தேசியக் கடனுதவி நிதியைக் கட்டுப்பாடு செய்தும், பல்வேறு துறைகளின் கணக்குகளைத் தணிக்கை செய்தும், பாராளுமன்றத்துக்குத் தன் அறிக்கையை அனுப்புவார். இது 1866-லிருந்து பழக்கத்தில் உள்ளது. "பொதுக் கணக்குக் குழு" (Public Accounts Committee) என்ற "பொறுக்குக் குழு" 1861-ல் கிளாட்ஸ்டனுல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பொது நிதி ஒழுங்காகச் செலவு செய்யப்படுகிறதா என உறுதி செய்து கொள்ளுவதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டது. இது பல்வேறு துறைகளின் கணக்குகளையும் செலவுகளின் தார தம்மியத்தைப் பரிசீலனை செய்து மக்கள் சபைக்கு அறிக்கைகள் தரும். அதில் எழுதப் பட்டுள்ள கேள்விகட்கும், ஐயப்பாடுகட்கும், ஒழுங்கீனங்கட்கும் கருவூலம் பதிலளிக்க வேண்டும். பிறிதொரு குழு 1912-ல் ஏற்பட்ட "மதிப்பீட்டுக் குழு" ஆகும். ஆண்டுதோறும் ஏற்படுத்தப்பட்ட அக்குழு 1960-லிருந்து ஒரு பொறுக்கு குழுவாயிற்று. தரப்பட்டுள்ள மதிப்பீடுகளை அலசி ஆராய்ந்தும், கடந்த, நடப்புக் கால மதிப்பீடுகளுடன் ஒப்பிட்டுச் சிக்கனமான செலவுகட்கு வழிவகைகளை ஆராய்ந்து நல்ல முறையில் மதிப்பீடு களைத் தயாரிக்க உதவும்.

இன்றைய அரசுக்கு மூன்று பெரும் வழிகளில் வருமானம் வருகிறது. முதலில் வருமான வரி, உயர் வருமான வரி, நிறுவனங் களின் மீது விதிக்கப்படும் வரிகள். இரண்டாவதாக முதலீடுகளின் மீது விதிக்கப்படும் வரி, சொத்து வரி, இலாப வரி ஆகும். மூன்ருவ தாகச் செலவின வரி, சுங்க வரி, ஆயத் தீர்வைகள், கொள்முதல் வரி, தொழில் வரி, ஸ்தல வரி, காகித வரி, வாகன மிருகங்கள் வைத்திருப்பதற்கான வரி ஆகியவைகளாகும்.

நாட்டுக் கடனைப் பொறுத்த மட்டில் அது வெகுவாகக் கூடியுள்ளது. சௌத்கேட் குறிப்பிட்டுள்ளதைப் போல, "சமீபத்தில் நாட்டுக் கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்கவோ அன்றி அதைக் குறைக்கவோ எவ்வித எண்ணமும் இருப்பதாகத் தோன்றவில்லை. கடன் சுமை அதிகமாகக் கருத்தில் கொள்ளப்படவில்லை. பணத்தின் மதிப்பு பிரிட்டனில் குறைந்துவிட்டது. பாதுகாப்புப் பத்திரங்களின் மீது வட்டி அதிகரிக்கப்பட்டிருப்பினும், மொத்த நாட்டுக் கடன் மீது வட்டிப்பளு கூடிவிடவில்லை. மற்ருெரு முக்கியமான

கருத்தாவது நாட்டுக் கடனுக்கு அதிகப் பணம் தந்துள்ளவர்கள் நாட்டு மக்களே. அவர்கள் ஒரு சில பணக்காரர்கள் மட்டுமல்ல; நாட்டிலுள்ள பெரும்பாலான மக்களாவர். மிக ஏழைகளைத் தவிர ஒவ்வொரு குடும்பத்தினரும் போர்ச் சேமிப்பு, பாதுகாப்புப் பத்திரங்களும், அஞ்சலகச் சேமிப்புக் கணக்கும் உடையவர்களாம். கடனுக்கான வட்டி இவர்களிடமிருந்தே வரிகள் மூலம் பெறப் பட்டாலும் இவ்வாறு வரியளிப்போர்கட்கே மீண்டும் அது தரப் படுகிறது.''[1] நாட்டுக் கடன் இரு உலகப் போர்கள் காரணமாக மிகவும் கூடியுள்ளது.

1970-ல் நாட்டுக் கடன் பற்றி[2]:

நாட்டுக் கடன்	1914-ல்	650	மில்லியன் பவுன்;
	1919-ல்	7,435	மில்லியன் பவுன்;
	1939-ல்	7,131	மில்லியன் பவுன்;
	1946-ல்	23,637	மில்லியன் பவுன்;
	1969-ல்	33,991	மில்லியன் பவுன்;

ஆகும். இதில் 2253 மில்லியன் பவுன், ஸ்டர்லிங் தவிர்த்த நாணயத்தில் ஐக்கிய நாடுகட்கும், கனடாவுக்கும், பிரிட்டன் திருப்பித் தர வேண்டியதாகும். உள்நாட்டுக் கடனை 31,738 மில்லியன் பவுனில், 6,078 மில்லியன் பவுன் குறுகிய காலக் கடனும், பிற 2½ முதல் 8¾ சதவீதம் வரை வட்டி வீதமுள்ள நீண்ட கால, காலக் கெடுவற்ற கடன்களுமாகும்.

1970-ல் வரவு செலவுத் திட்டம் பற்றி [1]:

31, மார்ச் 1970 உடன் முடியும் நிதியாண்டின் கணக்குப்படிச் செலவினங்களின் மதிப்பீடு 12,551 மில்லியன் பவுனாகும். எதிர் பார்த்த வரவினங்கள் 15,008 மில்லியன் பவுனாகும். அதில் வரிகள் 14,464 மில்லியன் பவுனாகும். உபரியாக 2457 மில்லியன் பவுன் நாட்டுக் கடன் நிதிக்கு மாற்றப்படக் கூடியதாகும். தேசியக் கடனுதவி நிதியிலிருந்து தரப்பட்ட உதவி 1631 மில்லியன் பவுனாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. எனவே 1969 - 1970-ல் நாட்டுக் கடனுக்கு 826 மில்லியன் பவுன் திருப்பித் தரப்படலாம் என்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது.

பிரிட்டன் பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மூலம் சிக்கனத்தைக் கையாண்டும், பொருளாதார மேம்பாட்டுக்கு வழிவகைகளை

1. English Economic History—G. W. S. P. 245, 246.
2. Britain—1970—An Official Hand Book—P. 368.
1. Britain—1970—An Official Hand Book.

ஆராய்ந்தும், தான் உலகில் இழந்துவிட்ட உன்னத இடத்தைப் பிடிக்க முயலாவிட்டாலும், இயலாவிட்டாலும் மதிப்பான ஒரு இடத்தைப் பெற்றுத் திகழ முயன்று வருகிறது.

15. முதல் உலகப் போர்க்காலப் பொருளாதாரம்

(The War Economy 1914 — 1918)

போர்க்காலப் பொருளாதாரம் :

இங்கிலாந்தின் பொருளாதாரம் முதல் உலகப்போர் ஏற்படும் வரை அதிக மாற்றங்களின்றியே இருந்தது. அதற்கு முன்பாக அத்தகைய பெரும் போர்களில் ஈடுபடாமலிருந்த காரணத்தால் அதன் பொருளாதார நிலை பெரும் மாற்றங்களைக் கண்டிருக்கவில்லை. எனவே உலகப் போர் ஏற்பட்டதும் சமாதான காலப் பொருளாதாரத்தைப் போர்க்காலப் பொருளாதாரமாக மாற்றியமைக்க வேண்டியதாயிற்று. பல்வேறு துறைகளில் அது கடைப்பிடித்த பல கொள்கைகளை மாற்றியமைக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. கடந்த காலங்களில் பின்பற்றிவந்த தலையிடாக் கொள்கை முறை, தலையிடா வாணிப முறை, வரிவிதிப்புக் கொள்கைகள், தொழில் முறைக் கொள்கைகள் போன்றவற்றைப் பெரிதும் மாற்றி அமைக்க வேண்டியதாயிற்று. உலகப் போர் ஏற்படும்வரை நாட்டின் இக் கொள்கைகளில் எந்த மாற்றமும் ஏற்படாமல் இருந்தது. வாணிபப் பாதுகாப்புத் தருவதற்காக, ஜோசப் சேம்பர்லின் போன்றோர் வாதாடினார்கள். போர்க்காலங்களில் 1915-லிருந்து வாணிபத் தடைகளை ஏற்படுத்த வேண்டியதாயிற்று, மெகன்னு வரிகள் சில பொருட்களின் மீது மட்டுமே வரி விதிப்பை ஏற்படுத்தின. போர்க்கால நடவடிக்கைகளுக்கு உதவும் நிலையில் அவை அமையவில்லை. அவை பொருளாதார விருத்திக்காக அன்றி அந்நியச் செலாவணியை மிச்சப்படுத்தவே ஏற்பட்டன. மேலும் போர்க்காலங்களில் முக்கியப் பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லக் கப்பல்களில் இடம் பெறவும், ஆடம்பரப் பொருட்களின் இறக்குமதியைத் தடை செய்யவுமே ஏற்பட்டதாகும். தவிர, பல கட்டுப்பாடுகள், பாதுகாப்பு வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. போர்த் துவக்கத்திற்கு, முன் எச்சரிக்கையாக எவ்வித ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

எனவே, போரின் தேவைகளைச் சமாளிக்க அரசு மிகவும் சிரமப்பட வேண்டியதாயிற்று. அவற்றைச் சமாளிக்க உதவியாக அரசு பல கட்டுப்பாடுகளை விதித்தது. பல அமைப்புக்களை ஏற்படுத்தி விசேஷ அதிகாரங்களை அவற்றுக்கு அளித்தது. போர் உபகரணங்களை உருவாக்கத் தனி அமைச்சு ஒன்றை உருவாக்கியது. போர்த் தளவாட உற்பத்தியைத் தடையின்றிப் பெருக்குவதற்காகப் பேரரசின் பாதுகாப்புச் சட்டம் (Defence of The Realm Act — Dora) (டோரா) உருவாகியது. அது அரசாங்கம் போர்த் தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்ய எந்தத் தொழிற்சாலையையும் எடுத்துக்கொள்வதற்கு அதிகாரத்தை வழங்கியது. வேலை ஆட்கள் அல்லது தொழிலாளர்கள் பற்றுக்குறையைச் சமாளிக்கப் பயிலிகளும், பெண்களும் வேலைக்கமர்த்தப்பட்டார்கள். விலைகளில் ஏற்பட்ட பெரும் வித்தியாசங்களைச் சமாளிக்க உற்பத்திக் கட்டுப்பாட்டையும், முதலீடு செய்வதை ஒழுங்குபடுத்தும் விதிகளையும், அனுமதி முறைகளையும் ஏற்படுத்தியது. விலைகள் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டன. தொழில்களும், விவசாயமும், போக்குவரத்தும் பல கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்தப்பட்டன. உணவு முழுவதையும் பெற்று விநியோகிக்கும் பொறுப்பையும் உணவுப் பங்கீட்டையும் உணவு அமைச்சு மேற்கொண்டது. வெளிநாடுகளிலிருந்து உணவுப் பொருட்களையும், கச்சாப் பொருட்களையும் பெற்று வாழ்வது எத்துணையளவு அபாயகரமானது என்பதைப் பிரிட்டன் உணர ஆரம்பித்தது.

முதல் உலகப் போரின் காரணமாகப் பல முக்கியத் தொழில்கள் பாதிக்கப்பட்டன. அவற்றில் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டவை இரும்பு எஃகுத் தொழில், பொறியியல் தொழில், நிலக்கரித் தொழில், விவசாயம் ஆகியவையாகும். தொழில் துறையில் கச்சாப் பொருட்கள், இயந்திரங்கள், நிலக்கரி, உலோகப் பொருட்கள் போன்றவற்றில் பற்றுற்குறை ஏற்பட்டது. தொழில் அபிவிருத்தி போரின் போக்குடன் பின்னிப் பிணைக்கப்பட்ட ஒன்றானதால் தொழில் துறையில் முன்னேற்றம் காண்பதற்கு உதவும் வகையில் தொழில் ஆராய்ச்சித் துறையின் கீழ்ப் பல நிறுவனங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. விவசாயப் பொருட்களின் அபிவிருத்திக்கும் பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன. அத்துறையில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் குறிப்பிடத்தக்கனவாகும். தொழில், விவசாய அபிவிருத்திக்குத் தேவையான போக்குவரத்து அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டதுடன் அரசின் கட்டுப்பாடு கட்டுப்படுத்தப்பட்டது. நிதிநிலையில் ஏற்பட்ட சிக்கலைச் சமாளிக்கப் பல சீர்திருத்தங்களையும், வரிவிதிப்புக்களையும் ஏற்படுத்தியும் கடன் வாங்கியும் சமாளித்தது. தொழிலைப் பொறுத்த மட்டில் கடல்வாணிபம் தடைப்பட்டதால் தேவையான கச்சாப்

பொருட்களை இறக்குமதி செய்ய இயலவில்லை. கச்சாப் பொருட்கள் தட்டுப்பாட்டுடன், நிலக்கரி, இயந்திரங்கள் பற்றுக்குறையும் சேர்ந்து தொழில்களைப் பாதித்தன. அவற்றைச் சமாளிக்க அரசு பல ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொண்டது. போர்த் தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்து முடித்துப் போரின் தேவைகளுக்கு ஏற்ப அளிப்பது மிகவும் தலையாய வேலையாகும். அவற்றுக்குத் தேவையான கச்சாப் பொருட்களைத் தொழிற் சாலைகளுக்கு அளித்து உற்பத்தியில் மந்தமோ, தடங்கலோ ஏற்படாது பார்த்துக் கொள்ளுவது அவசிய மாயிற்று. இறக்குமதித் தடைகளால் இப்பொருட்களைப் பிறவிடங் களில் பெறவும், கொண்டு வரவும் அத்தொழில்களுக்கு ஏற்றதாக மாற்றித்தரவும், மற்றும் பல ஏற்பாடுகளை அரசு செய்தது. எனவே, பொறியியல் தொழில் பல சோதனைகட்குள்ளாக வேண்டியதாயிற்று. தளவாட உற்பத்தியைப் பெருக்க இயந்திரக் கருவிகள் உற்பத்தித் தொழிலை மேலும் விரிவுபடுத்தியது. இயந்திரக் கருவிகள், மோட்டார்கள், விமானங்கள், டாங்குகள் போன்றவை அதிகம் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. அவற்றுக்குத் தேவையான இரும்பு எஃகு உற்பத்தி கூடியது. 1900-இல் ஏற்றுமதி மதிப்பு 29 மில்லியன் பவுனாக விருந்தது. 1913-இல் 48 மில்லியன் பவுனாகக் கூடியிருந்தது. 1914-இல் உற்பத்தி 50½ சதவீதம் கூடியது. 1914-இல் உற்பத்தி 311000 டன்னாக இருந்தது. 1920-இல் 403000 டன்னாகக் கூடியது. எனினும், பிறநாடுகளில் குறிப்பாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், ஜெர்மனியில் குறைந்த விலையில் உயர்ரக இரும்பு எஃகு உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. உலகில் முதல் இடத்தை வகித்துவந்த பிரிட்டன் 1914-இல் இத் தொழிலில் மூன்றாவது இடத்தையே பெற முடிந்தது. போருக்குப் பின்னர் அதன் அங்காடிகள் குறைந்ததால் அதிக உற்பத்தித் திறனுக்குரிய அளிப்புக்கு இடமில்லாது போயிற்று. அதனால் இத்தொழில் மிகவும் நசிக்க ஆரம்பித்தது. பிறநாடுகளில் தொழில்திறன் மிகுந்த அல்லது குறைந்த செலவில் மற்ற நாடுகளிலிருந்து எஃகை இறக்கு மதி செய்துகொண்டன. எனவே, இக்கட்டான நிலையைச் சமாளிக்கப் பிரிட்டனில் இரும்பு எஃகுக் குழு ஏற்படுத்தப்பட்டு, உற்பத்திப் பெருக்கம், திறந்த உலைகள், உரிய தாதுக்களைத் தயார் செய்தல் போன்ற தொழில் நுட்பவினைத் திறன்களில் ஈடுபட்டது. உலகப் போர்கட்கு இடைப்பட்ட காலங்களில் இத்தொழில் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டது. அரசின் நடவடிக்கைகள் உள்நாட்டிலும், வெளி நாட்டிலும் அங்காடிகள் ஏற்பட உதவின என்றாலும் பிரிட்டன் ஹிட்லரின் வெர்சேல்ஸ் உடன்படிக்கை மீறலையும், முசோலினியின் அபிசீனிய நடவடிக்கைகளையும் கண்டதும் ஆயுதபலம் மிக்க நாடாக விரும்பியது. நாஜிகள், பாஸிஸ்டுகளினின்றும் தன்னைப் பாதுகாத்துக் கொள்ள ஆயுத அதிகரிப்பை ஏற்படுத்த ஆரம்பித்த

தும் தளவாட உற்பத்தித் தொழிற்சாலைகள் பெருகவே இத்தொழில் மேலும் புதுப்பிக்கப்பட்டுப் பெரிதும் வளர்ச்சியடைந்தது. தேவைக்கேற்ப உயர்ரகத் தாதுப் பொருட்கள் கிடைக்காததால் உள்நாட்டுத் தாதுப் பொருட்கள் பதிலீடுகளாக உபயோகிக்கப்பட்டன. அரசும் கணிசமான அளவு உதவித் தொகைகளை வழங்கியது. பல ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அடுத்து நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழில் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. இத்தொழிலை மூன்று பெரும் பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். முதல் பகுதி, வளர்ச்சிக் காலம் 1914—1918-இல் ஏற்பட்ட உலகப் போருடன் முடிவுற்றது. இரண்டாம் பகுதி மந்தகாலமாகும். மூன்றும் பகுதி 1939-45 நாட்டுடைமையாக்கப்படுத்தலுடன் ஆகும். இத்தொழில் 1913 வரை எவ்விதத் தடையுமின்றி ஆச்சரியகரமாக வளர்ந்துவந்தது. 1913-இல் 287 மில்லியன் டன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு 98 மில்லியன் டன் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. அப்போது பிரிட்டனே உலகில் அதிக நிலக்கரி ஏற்றுமதி செய்யும் நாடாக இருந்தது. ஆனால், முதல் உலகப்போர் துவங்கியதும் இத்தொழில் கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டது. அதற்குக் காரணம் ஏற்கனவே ஏற்பட்ட உலகப் பொது மந்த நிலையும் பிற நாடுகளின் போட்டியுமாகும். மேலும், கப்பல்களில் நிலக்கரிக்குப் பதில் எரிபொருளாக எண்ணை உபயோகம் ஏற்பட்டதும், ஐரோப்பாவில் நீர் மின்சக்தித் திட்டங்கள் ஏற்பட்டதும், பிறநாடுகளிலும் நிலக்கரி உற்பத்தியும், நிலக்கரியின் நுகர்வைத் தொழில் நுட்பச் சாதனைகள் குறைந்ததும் பிற காரணங்களாகும். எனவே, நிலக்கரி உற்பத்திக் குறைவு ஏற்பட்டது. 1909 முதல் 1913 வரை உலகின் தேவையில் பிரிட்டன் 9·8 சதவீதம் அளித்தது. ஆனால், 1925-இல் அது 7 சதவீதமாகக் குறைந்தது. 1913-இல் 25 மில்லியன் டன் ஏற்றுமதி செய்தது. 1935-இல் 13.5 மில்லியன் டன்தான் ஏற்றுமதி செய்தது. இத்தொழில் சரியாக நிர்வகிக்கப்படாததும் ஒரு பெருங் குறைபாடாகும். கூலி உயர்வு கேட்டும், பல உரிமைகள் கோரியும் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தங்களைச் செய்தனர். போர்க் காலத்தில் இத்தொழில் மேம்பாட்டுக்குப் பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டாலும் வளர்ச்சி குன்றியே வந்தது. 1926-இல் இத்தொழில் தனி நபர்கள் வசம் மீண்டும் ஒப்படைக்கப்பட்டதுடன் பல கட்டுப்பாடுகளும் நீக்கப்பட்டன. போரின் போது, விவசாயம் வளர்ச்சியடைந்தது. போர்க் கால விவசாயக் குழுக்கள் சாகுபடி நிலங்களை விரிவுபடுத்தியும் விவசாய வேலைகளை முடுக்கியும், கருவிகள், உரங்கள் விநியோகத்தை ஒழுங்குபடுத்தியும் விவசாய உற்பத்தியைப் பெருக்கின. வெளி நாட்டை உணவுக்காக நம்பியிருப்பதன் அபாயம் உணரப்பட்டு உள்நாட்டு உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்குத் தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. மேலும் பல ஆயிரக்கணக்

கான ஏக்கரா நிலங்களில் சாகுபடிக்குத் துவங்கிற்று. பல தானிய உற்பத்திச் சட்டங்களின் விளைவாக விவசாயப் பொருட்கட்கு விலை நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. உருளைக்கிழங்கு, ஓட்ஸ், கோதுமை போன்றவை பயிரிடப்பட்டன. நவீன விவசாயக் கருவிகளும், முறைகளும் புகுத்தப்பட்டும், பெண்கள் விவசாயப்படை ஏற்பட்டும் விவசாயம் மேம்பட்டது. போர்க் காலத்தில் போக்குவரத்து வசதிகள் அரசின் நிர்வாகத்தின் கீழ் வந்தது. கால்வாய்கள் வாணிபக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டன. இருப்புப் பாதைகளை அரசே மேற்கொண்டது. போருக்குப் பின் கால்வாய்கள் உரிமையாளர்களிடம் மீண்டும் ஒப்புவிக்கப்பட்டன. இருப்புப்பாதைகள் புனரமைப்பு செய்யப்பட்டு நான்கு பிரிவுகளாக்கப்பட்டன. கப்பல்கள் பல பழுதடைந்ததால் அவற்றைப் பழுது பார்க்கவும், ஈடு செய்யவும் கப்பல் தொழில் விருத்தி செய்யப்பட்டது. சுமார் 8 மில்லியன் டன் கப்பல்கள் நாசமாயின. மேலும் ஜப்பான், அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளின் போட்டியைச் சமாளிக்க வேண்டியதாயிருந்தது. போர் ஆரம்பிக்கும் முன்னர் இருந்த வேலைஇன்மை, தேவைப் பெருக்கம் ஏற்பட்டதால் நீங்கியது. பெண்களும் வேலைக்கமர்த்தப்பட்டனர். மனித பலப் பகிர்வுக்குழு (Manpower Distribution Board) ஏற்பட்டு, தொழில்கள் இராணுவம் ஆகியவற்றுக்கு உரிய அளவு மனித பலத்தைப் பிரித்தளித்தது. விலைகள் உயர்ந்தாலும் தொழிலாளர்கள் போர்க்கால நெருக்கடி நிலைமை உத்தேசித்து வேலை நிறுத்தங்களில் ஈடுபட வில்லை. மேலும், தொழிலாளர்கள் அமைச்சு ஏற்பட்டு அவர்கள் நலன்களைக் கவனிக்க ஆரம்பித்தது. எனினும், லங்காஷயரில் 1917-இல் ஒரு வேலை நிறுத்தம் ஏற்படினும், பிற இடங்களில் பரவாதவாறு அரசு சாமர்த்தியமாக நடந்து கொண்டதன் மூலம் பாதுகாத்துக்கொண்டது. அரசு உற்பத்தி வாரியம், "கூலிகள் ஒழுங்குசெய் சட்டம்", தொழில் நீதிமன்றங்கள் ஆகியவை ஏற்பட்டு, தொழில் தகராறுகளைத் தீர்த்துவைத்து நல்லுறவை ஏற்படுத்த முயன்றது. போரின் போது தொழிற் சங்கப் பிரதிநிதிகள், நடுவர் தீர்ப்புக் குழுக்களில் பங்குபெற அனுமதிக்கப் பட்டனர்.

முதல் உலகப் போருக்குப் பின்னர் தொழிற்சங்கங்கள் மிகுந்த பலம் பெற்ற அமைப்புக்களாக மாறின. அரசின் நிதிக் கொள்கைகள் சீராக அமைந்திருக்க வேண்டியது அவசியம் என்று உணரப்பட்டதே முதல் உலகப் போருக்குப் பின்னுல்தான். வரிகள் பல விதிக்கப்பட்டும், கடன்கள் பெறப்பட்டும் நிதி நெருக்கடி சமாளிக்கப்பட்டது. நீண்ட காலக் கடன்கள், குறுகிய காலக் கடன்கள், கருவூல உண்டியல்கள், கடன் பத்திரங்கள் சேமிப்புக்கள் மூலமும் உயர் வரி (Super Tax) உபரி இலாப வரி (Excess profit Tax)

போன்ற வரிகள் மூலமும் நிதி பெறப்பட்டது. வங்கிகள் முதலில் பாதிக்கப்பட்டாலும் அரசின் உத்திரவாதம் வங்கிகளின் பத்திரங்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட பின்னரே நாட்டின் நிதிநிலையைச் சீராக்க வங்கிகளால் முடிந்தது. இந்த அனுபவங்களே அரசாங்கத்தை இரண்டாம் உலகப் போரின்போது நிலைகுலையாமல் நடந்துகொள்ள உதவின.

எனவே, முதல் உலகப் போர் பிரிட்டனின் பொருளாதாரத்தைப் பல்வேறு கோணங்களிலிருந்து பாதித்தன. போரின் விளைவுகள் போரின் இடைக்காலங்களில் வெகுவாக உணரப்பட்டன. குறிப்பாகப் பொருளாதாரச் சிக்கல்களைப் பிரிட்டன் கடுமையாக முயன்று தீர்க்க வேண்டிய நிர்பந்தம் ஏற்பட்டது. அவை இரண்டாம் உலகப் போரின்போதும் அப்போர் முடிந்த பிறகும், நல்ல படிப்பினையாகவும், அனுபவமாகவும் அமைந்தது.

முதல் உலகப் போருக்குப்பின் :

முதல் உலகப் போருக்குப்பின் பொருளாதாரத் துறையில் பிரிட்டனில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் விளைவாக அது தொழிற்றுறையில் பின்னடைந்தது. அதன் ஏற்றுமதியளவு உலக ஏற்றுமதி வாணிப சதவீதம் முதலியவற்றை நோக்கினுல் அது தெளிவாக விளங்கும். பிரிட்டனில் தொழில் அபிவிருத்திகள் திடீரெனவும், சீக்கிரமாகவும் ஏற்பட்டிருந்தன. பிறநாடுகளில் அது தாமதமாக—ஆனுல் நிதானமாக — ஏற்பட்டது, நாளடைவில் பிரிட்டன் அந்நாடுகளைவிடப் பின்தங்கிவிட்டது என்றே கூறலாம். காலமாறுபாடும், சூழ்நிலை மாறுபாடும் அதன் தளர்ச்சிக்குக் காரணமாயின. உதாரணமாகப் பருத்தித் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டால் வெகு தொலைவில் உள்ள அமெரிக்காவினின்றும் பருத்தியை இறக்குமதி செய்து லங்காஷயரில் துணியாக்கி ஆசியநாடுகட்குப் பிரிட்டன் ஏற்றுமதி செய்துவந்தது. இந்தத் துணியை இந்தியாவோ ஜப்பானே தேவையான பருத்தியை உற்பத்தி செய்வதுடன் துணியாகவும் நெசவு செய்வதில் ஒன்றும் ஆச்சரியமில்லை. எனவே, இது போன்ற அடிப்படையில் ஏற்பட்டிருந்த சூழ்நிலையும், கீழ்த்திசை நாடுகளில் தொழில் அபிவிருத்திகள் ஏற்படத் துவங்கியதும், பிரிட்டனின் வெளிநாட்டு அங்காடிகள் குறையத் துவங்கியதும் பொருளாதார நிலையில் பரவலான மாற்றங்களை ஏற்படுத்தின. இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டதைப் போலன்றிப் பிறநாடுகளில் தொழில் அபிவிருத்திகள் சிறந்த அடிப்படையில் உருவாக்கப்பட்டிருந்தன. உலகப் போரின்போது உற்பத்திப் பெருக்கம் அரசின் போர்த்தேவைகளைச் சமாளிக்கவே ஏற்படுத்தப்பட்டதால் வெளிநாட்டில் உள்ள அங்காடித் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்ய இயலவில்லை. எனவே,

அந்தந்த நாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்து கொள்ளுமுகத்தான் அவைகள் தங்களின் உற்பத்திகளைத் தொடங்கின. அவற்றில் தன்னிறைவு ஏற்பட்டதும் அவை சுங்கவரிகள், பாதுகாப்புக்கள், கொடைகள் போன்ற அரசின் நடவடிக்கைகளால் அத்தொழில்களை ஊக்குவித்து அவற்றின் பொருளாதார விருத்திக்கான வசதிகளைச் செய்துகொண்டன. எனவே, பிரிட்டனுக்குச் சாதகமான சூழ்நிலைகளை ஏற்படுத்தினாலும் கூட, பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் பெரும்பாலும் பிரிட்டன் வகித்துவந்த முதல்நிலையை மீண்டும் பெறுவது இயலாததொன்றாக மாறிவிட்டது. மேலும், உலகின் தேவைகளின் தன்மையும் தேவைகளின் வகைகளும் மாறுபடத் துவங்கின. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டிலிருந்த தேவைகளைக் காட்டிலும் பல பங்குத் தேவைகள் கூடியிருப்பினும் தேவையான பொருட்களின் தரம் அல்லது தன்மை மாறுபட்டிருந்தது. சாதாரண மனிதனின் தேவைகள் வாழ்க்கைத் தரத்திற்கேற்ப மாறுபட்டன. போகப் பொருட்களில் மக்கள் அதிகம் செலவு செய்தனர். ஆடம்பரப் பொருட்களின் தேவை பெருகியிருந்தது. வானொலிப் பெட்டி, மோட்டார் கார்கள், படப்பெட்டிகள், கால் கையுறைகள் போன்ற பொருட்கள் முன்காலத்தில் அத்தியாவசியப் பொருட்களாகக் கருதப்பட்டவற்றுடன், தற்போது சேர்த்து எண்ணப் பட்டன. அத்தகைய புதிய ஆடம்பரப் பொருட்களின் உற்பத்தியை விடுத்து, பிரிட்டனின் பெரும் பங்கு மூலதனமும், மனித பலமும், நிலக்கரி, இரும்பு எஃகுத் தொழில், கப்பல்கட்டும் தொழில், துணித் தொழில் போன்றவற்றில் முடக்கப்பட்டிருந்தன. இதைத் தாமதமாகவே பிரிட்டன் உணர்ந்தது. பொருளாதார உயர்வைத் தரும் புதிய மோகப் பொருட்களில் அதிக அக்கறை காட்டப்பட வில்லை. எனவே, பெருமளவு முதலும் மனிதபலமும் உரிய துறைகளில் ஈடு படுத்தப்பட்டிருக்க வில்லை. பிரிட்டனை ஐக்கிய நாடுகள் இயந்திர உற்பத்தியிலும், ஏற்றுமதியிலும், பட்டுத்துணி வகைகளின் ஏற்றுமதியில் நெதர்லந்து, சுவிட்சர்லந்து, பிரான்ஸ் போன்ற நாடுகளும் மிஞ்சியிருந்தன. போருக்குப் பின் பிறநாடுகளின் மத்தியில் பிரிட்டன் மிகத் தாழ்வான இடத்திலேயே இருந்தது நன்கு உணரும் படியாக இருந்தது. அதன் சாதகச் சூழ்நிலையும், வருமான உயர்வுக்கான சூழ்நிலையும் அதன் கையிலிருந்து நழுவிப் பிறநாடுகள் பக்கம் மாறியிருந்தன. இம்மாற்றங்கள் நாட்டின் மொத்த ஆக்கத்தில் பெரும் வீழ்ச்சியையும், வேலை இன்மையின் அளவை மிகவும் அதிகரித்துமிருந்தன. 1911லிருந்த பொருளாதார நிலைக்கும் 1924 லிருந்த் நிலைக்கும் பெரும் வித்தியாசம் ஏற்பட்டது. வேலையின்மைப் பிரச்சினை மிகவும் கடுமையாகவிருந்தது. வேலையற்றோர் எண்ணிக்கை 1922-ஆம் ஆண்டு ஜனவரியில் 17·7 சதவீதமாக இருந்தது. 1932-ஆம் ஆண்டு ஜனவரியில் 22·2 சதவீதமாக

உயர்ந்தது. இதற்கு உலகப் பெரும் மந்தநிலை ஓரளவு காரணமாக இருப்பினும் உலகப் பொருளாதாரத்தில் பிரிட்டனின் நிலையே பெரும் காரணமாக இருந்தது. ஏற்றுமதியையே நம்பியிருந்த அதன் தொழில்கள் குன்றியதும் அதன் வெளிநாட்டு அங்காடிகள் குறைந்தன. அத்துடன் தொழில்கள் இயந்திரமயமான நிலையும், கச்சாப் பொருட்கள், உணவுப் பொருட்களின் மலிவான இறக்குமதியும் வேலை இன்மையின் கொடுமையை அதிகரித்தன.

எனவே, போருக்குப் பின் ஏற்பட்ட நிலைகளைச் சமாளிக்க மிகவும் நடைமுறைக்குச் சாத்தியமான வழிகளைப் பின்பற்ற வேண்டியதாயிற்று. பல தொழில்களை இணைப்புச் செய்தும், உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்கும் வருமானத்தைப் பெருக்கவும் உதவாத தொழிற்சாலைகளை மூடிவிடுவதும், இயந்திரங்களை மேலும் புகுத்துவதும் அதன் அடிப்படைக் கொள்கைகளாயின. ஆட்கள் குறைப்பு இலாபம் தருமே ஆனாலும் வேலையின்மையை மேலும் புகுத்தும் என்று உணரப்பட்டது. தொழில் நடவடிக்கைகளைச் சீர்செய்வதன் மூலம் பரவலான சீரமைப்புக்களைச் செய்ய இயலும். முடக்கம் அல்லது தேக்கம் ஏற்பட்டுள்ள தொழில்களில் ஈடுபடுத்தியிருக்கும் மனித பலத்தையும் முதலீட்டையும், வளர்ந்து வருவதும், தேவை பெருகி வருவதுமான தொழில்களுக்கு மாற்றியமைப்பது சிறந்ததாகக் கருதப்பட்டாலும், காலதாமத மேற்பட்டது. ஏற்கனவே துவக்கப்பட்டிருந்த தொழில்களை நிறுத்துவதும், முதலீடுகளை ரத்து செய்வதும் எளிதில் இயலாது. கட்டிடங்கள், கனரகத் தொழில்களில் ஈடுபடுத்தப்பட்டவற்றைப் பெயர்த்தெடுப்பதும் இயலாது. எனவே, முடிந்தவரை மனிதபலக் குவிப்பு, முதலீடு குவிப்பு ஏற்பட்டுள்ள தொழில்களில் மேலும் கூடுதல் ஏற்படாது இளங்கலைஞர்களையும், தொழிலாளர்களையும், முதலீட்டையும் மாற்றிப் புதுத் தொழில்களில் ஈடுபடுத்த முயற்சிகள் ஏற்பட்டன. அத்துடன் பிரிட்டனுக்குச் சாதகமாக மக்கட் பெருக்கத்தைக் காட்டிலும் பொருளாதார விருத்திக்கான வழி வகைகளின் பெருக்கம் கூடியது. இச்சிக்கல்களுக்கு மறைமுகமாகத் தீர்வு காணும்படியாகப் பிறப்பு விகிதம் குறைந்துவந்தது வரவேற்கப்பட்டது. உலக வாணிபத்தில் பிரிட்டனின் பங்கு மிகவும் குறைந்தேயிருந்தது. உலக வாணிபப் பெருக்கத்துக்கு வாய்ப்புக்களிருந்தாலும், பொருளாதாரக் கொள்கைகள் நாடுகளைப் பல பொருளாதார வட்டங்களாகப் பிரித்து வளர்ச்சிக்குத் தடையாக அமைந்திருந்தன. அதனால் பிரிட்டன் கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட ஏதுவாயிற்று. அதன் பொருளாதாரம் பன்னாட்டுப் பொருளாதாரத்துடன் பின்னிப் பிணைக்கப்பட்டதாக விருந்ததால் அதன் நிலை சீர்பெற எடுத்துக்கொள்ளும் நடவடிக்

கைகள், கைக்கொள்ளும் கொள்கைகளே அடிப்படைக் காரணமாக அமைந்தன.

ஐரோப்பாவிலே கடந்த 150 ஆண்டுகளாக இருந்த பொருளாதார முறை போர் முடிவுக்குப் பிறகு புதிய முதலாளித்துவத்தின் (New Capitalism) அடிப்படையில் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. சோம்பர்ட் (Sombart) என்பார், முதலாளித்துவம் என்பது இலாப நோக்கு, தடையில்லாப் போட்டி, இயந்திரங்களின் மூலம் பேரளவு உற்பத்தி ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும் என்றும், அதன் சிறந்த காலம் 1750 முதல் 1914 வரை ஆகும் என்றும் குறிப்பிட்டார். அதன் பின் அம்முறை மெதுவாக-நிதானமாக-மாற்றியமைக்கப்பட்டது. தடையில்லாப் போட்டி நிலை முற்றுரிமைகளாலும் அரசின் கட்டுப்பாடுகளாலும் வரையறைக்குட்படுத்தப்பட்டது. அரசின் திட்டமிடுதலும், பிற சட்டங்களும், அரசே பேரளவை உற்பத்தியில் ஈடுபட ஆரம்பித்ததும் மேற்சொன்ன பொருளாதார முறை மாறுபட வேண்டிய தவசியமாயிற்று. பிரிட்டன் அதிவேகத்தில் செயல்பட வில்லை. விவசாயம், இரும்பு, நிலக்கரித் தொழில்களில் மட்டும் சில மாற்றங்களை ஏற்படுத்தியது. நிலக்கரிச் சட்டங்கள் தொழில் பரவலாக்க வழிவகுத்தன. விலைவாசிகள் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டதால் தொழில் வளர்ச்சி தடைப்பட்டது. விவசாயத் துறையில் பல சட்டங்கள் ஏற்பட்டன. 1931, 33-ஆம் ஆண்டுகளில் விவசாயப் பொருட்களின் விற்பனைச் சட்டங்கள் ஏற்பட்டன. வாணிபக் கழகம் அதிக அளவு செயல்பட்டது. வாரியங்களும், விற்பனைக் கழகங்களும் விவசாயப் பொருட்கள், பால், கோழி, பன்றி விற்பனைக்காக ஏற்பட்டன. எனவே, உற்பத்தியாளர்களும், அரசும் போட்டி ஏற்படுவதைத் தடை செய்யும் வகையில் சட்டங்களையும், திட்டங்களையும் உருவாக்கியதால் முதலாளித்துவ அடிப்படைக் கொள்கைகளும், அதன் தீவிரமும் பாதிக்கப்பட்டன. எனவே, பொருளாதார முன்னேற்றம் வேறுபட்ட வகையில் மாறுபட்ட நிலையை அடைந்தது. மத்திய நாட்களில் உள்ள எளிதில் மாறுபடும் சாதாரண முதலாளித்துவ பொருளாதாரமாக இல்லாமல் மாற்றங்கள் செய்யக் கடுமையான புதிய முதலாளித்துவப் பொருளாதாரமாக மாறினாலும் கூடப் பழமைச் சின்னங்களும் அதிலே காணப்பட்டன. “முதலாளித்துவம் செத்துவிட்டது என்று கூறுவதற்கில்லை. அது இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகும் உயிர் வாழ்ந்து வேறு உருவத்தில் இன்னும் மேற்கு ஐரோப்பாவின் பொருளாதார அமைப்புக்களில் சிரஞ்சீவியாக இருக்கிறது”[1] என்று ஆர்தர் பேர்னி கூறுகிறார்.

1 An Economic History of the British Isles Arthur Birnie,

16. 1929 — 1932-ல் பொருளாதார நெருக்கடி

உலகப் பெரு மந்தம்:

இங்கிலாந்தின் தொழில்வளர்ச்சியானது உலகப் பெருமந்த காலத்தில் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டது. இந்த நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சிநிலை மந்தகாலத்தில் எந்த அளவில் இருந்தது என்பதை அறிவதற்குமுன் பொருளாதாரக் கோட்பாட்டில் மந்த நிலையைப் பற்றி நிபுணர்கள் என்ன விளக்கம் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று நாம் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும். முதலாளித்துவ நாடுகளில் காணப்படும் வாணிபச் சுழல்களில் (Trade cycles) உள்ள பல் வேறு நிலைகளில் (Different Phases) ஒன்றுதான் மந்த நிலையாகும்.

ஒரு நாட்டின் பொருளாதார நிலையில் குறிப்பிட்ட காலங்கள் கழித்து மாறி மாறித் தோன்றும், செழிப்பு நிலை, மந்த நிலை ஆகிய வற்றைத்தான் பொருளாதார மொழியில் "வாணிபச் சுழல்கள்" என்று அழைக்கின்றோம். வாணிபச் சுழல்கள் உள்ள நாட்டில் பொருளாதார நடவடிக்கைகளில் பெரிய மாற்றங்கள் காணப்படு கின்றன. அதாவது நாட்டின் பொருள் உற்பத்தி, வேலைவாய்ப்பு, விலைகள், கூலிகள், லாபங்கள் ஆகியவற்றில் பெரிய மாறுதல்கள் தோன்றுகின்றன. இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிபுணரான கீன்ஸ் (Keynes) வாணிபச் சுழலுக்குத் தேவையான தெளிவான விளக்கம் கொடுத்திருக்கிறார். அவருடைய விளக்கம் என்னவெனில் வாணிபச் சுழலில் நல்ல வாணிபம், கெட்ட வாணிபம் என்று மாறி மாறி வரும் இரண்டு முக்கிய காலங்கள் உள்ளன. அவற்றில் நல்ல வாணிபம் உள்ள காலத்தில் உயரும் விலைகளும் குறைந்த சதவீத வேலையில்லாமையும் இருக்கும். கெட்ட வாணிப காலத் தில் (மந்த நிலை) குறையும் விலைகளும், அதிகச் சதவீத வேலை யில்லாமையும் இருக்கும். வாணிபச் சுழலில் உள்ள மந்த நிலையைப் பற்றிய இருபதாம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட முக்கிய

அம்சங்களை உலகப்பெரும் மந்தத்தைப் பார்ப்பதற்கு முன் தெரிந்து கொள்ளவேண்டும். மந்தநிலையில், பொருளாதார நடவடிக்கையின் நிலை மிகவும் குறைந்த அளவில் இருக்கிறது. நாட்டில் உள்ள விலை மட்டம் குறைவாக இருப்பதால் லாபம் குறைந்து பல தொழில் நிறுவனங்கள் நட்டம் அடைகின்றன. இந்தச் சூழ்நிலையில் வேலை யில்லாமை அதிகம் தென்படுகின்றது. வட்டிகள் இலாபங்கள் ஆகியவை குறைவாக இருக்கின்றன. நாட்டில் உள்ள எல்லாப் பிரிவினரும் கஷ்டப்பட்டாலும், சில பிரிவினர் அதிக அளவில் இன்னலடைகின்றனர். எடுத்துக்காட்டாக, மந்த நிலை காலத்தில் விவசாயப் பொருட்களின் விலை அதிகமாகக் குறைவதால், விவசாயிகள் அதிகம் பாதிக்கப்படுகின்றனர். அதிக அளவில் வேலையில்லாமையால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் உழைப்பாளர் வர்க்கங் கள்தான். ஆகவே மந்தநிலை காலத்தில் மக்கள் குறைந்த அளவு வருமானம், வேலையில்லாமை ஆகியவற்ருல் இன்னலுற்று எதிர் காலம் இருள் சூழ்ந்ததாகக் காணப்படுகின்றது.

சாதாரணமாக உலகத்தில் ஏற்படும் அரசியல் சிக்கலின் ஆரம்ப காலத்தைச் சுலபமாக நிர்ணயித்துவிடலாம். ஆனுல் பொருளாதாரச் சிக்கல் சரியாக எந்த நாளில் தொடங்கியது என்று கூறுவது கடினமாகும். அரசியல் சிக்கல்களில் சில முக்கியமான சம்பவங்கள், பிரகடனம் (Declaration) நாட்டிற்கு வரக்கூடிய சிரமத்திற்கு ஆரம்பநிலை என்று சொல்லலாம். ஆனுல் பொருளாதாரச் சிக்கல் மெதுவாக இயங்கும் பொருளாதார நடவடிக்கைப் போக்கு களால் (Tendencies) எழுகின்றது. விலைக் குறைவு சிக்கல் அல்ல; ஆனுல் விலைக்குறைவு ஒரு நிலையை அடைந்தவுடன்தான் அது பொருளாதாரச் சிக்கலை உருவாக்குகிறது. அதிகரிக்கும் வேலை யில்லாமை மறுக்கமுடியாத பொருளாதாரச் சிக்கலின் அடையாளம். ஆனுல் எந்த நிலையில் வேலையில்லாமை, பொருளாதாரச் சிக்கலைத் தோற்றுவிக்கிறது என்று சொல்வது கடினமாகும்.

உலகப் பெருமந்தத்தின் ஆரம்பநிலை 1929-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் அமெரிக்காவில் ஏற்பட்ட "வால் தெரு மந்தத்திலிருந்து" (Wall Street Slump) ஆரம்பமாகிறது என்று பொருளாதார நிபுணர்கள் கூறுகிருர்கள். "வால் தெரு மந்தத்திற்கு முன்பே உலகப் பொருட்களின் விலைகளும் வியாபாரமும் குறைய ஆரம்பித்தன என்பது உண்மைதான். அப்படி இருந்தபோதும் வால் தெரு மந்தம்தான் முதல் யுத்தத்திற்குப் பிறகு உள்ள பொரு ளாதார வரலாற்றில் முக்கியமான, குறிப்பிடத்தக்க நிகழ்ச்சியாக இருக்கிறது. வால் தெரு முறிவு (Wall Street Crash) காலத்தில் ஒரு சிலர்தான் தொடர்ந்து உலகத்தைக் கொடுமையாகத் தாக்கப்

போகும் பொருளாதாரச் சிக்கலின் ஆரம்பக்கட்டத்தில் இருக்கிறோம் என்பதை உணர்ந்தார்கள். இந்தச் சிக்கலால் வன்மையாகப் பாதிக்கப்பட்ட உற்பத்தித் துறை விவசாயம்தான். யுத்தத்தின் விளைவு விவசாயத்திற்குச் சாதகமாக இருந்தது. நிலச் சொந்தக் காரர்கள், போருக்கு முன் பட்ட கடன்களைத் திருப்பிக் கொடுக்கும் நிலைமையில் இருந்தார்கள். விவசாயம் இயந்திரமயமாக்கப்பட்டதால் பொருள்களின் உற்பத்திச் செலவு குறைந்தது. விவசாயத்தின் அதிக உற்பத்தியால் (Over Production) சில பொருளாதாரச் சிக்கல்கள் தீவிரப்படுத்தப்பட்டன. 1929-ஆம் ஆண்டில், ஐரோப்பாவில் ஏற்பட்ட தானியச் சாதனைதான் சிக்கலினுல் வந்த துன்பத்திற்கு முக்கிய காரணமாக இருந்தது. அந்தக் காலத்தில் மற்ற கண்டங்களில் விளையும் விவசாயப் பொருட்களுக்கு ஐரோப்பா தான் முக்கிய நுகர்வோராக இருந்தது. ஆனால் ஐரோப்பாவில் அதிக உற்பத்தியானவுடன் மற்றக் கண்டங்களின் பொருட்கள் மேல் உள்ள தேவை திடீரென்று குறைந்து அந்த நாடுகளின் பொருளாதார நிலையைப் பாதித்தது. கோதுமை அதிகமாக விளைவிக்கும் அமெரிக்கா, கனடா போன்ற நாடுகள் தங்கள் பொருட்களை விற்க முடியாமல் தவித்தன. மேலும் பொருளாதாரச் சிக்கல் மற்ற விவசாயப் பொருட்களாகிய காபி, ரப்பர், சர்க்கரை ஆகியவற்றையும் பாதித்தது.

சிக்கல் விரைவிலேயே தொழில் துறையிலும் தோன்ற ஆரம்பித்தது. அமெரிக்கா, பிரான்சு, இங்கிலாந்து, இத்தாலி, ஜெர்மனி போன்ற நாடுகளில் தொழில்களின் உற்பத்தி பாதிக்கப்பட்டு வேலையில்லாமை அதிகரித்தது. தொழில் மந்தம், தொழில் துறைக்குத் தேவையான கச்சாப் பொருட்கள், எரிபொருட்கள் தேவையைக் குறைத்தது. இந்தத் தேவைக் குறைவு, சுரங்கத் தொழிலையும் விவசாயத்தையும் பெரிதும் பாதித்தது. உணவுத் தேவைக் குறைவால் முன்பே பாதிக்கப்பட்ட விவசாயம், கச்சாப் பொருட்களின் தேவைக் குறைவால் அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டது. விவசாயத்தில் உள்ள பாதகநிலை, அத்துறையில் ஈடுபட்டுள்ள மக்களின் வருமானத்தைக் குறைத்ததால் அவர்களின் வாங்கும் சக்தி குறைந்து தொழில் துறை மந்தத்தைத் தீவிரப்படுத்தி நச்சு வட்டத்தை (Vicious circle) முடிவுறச்செய்தது.

வணிக வங்கிகளும் மந்த நிலையின் பாதகவிளைவில் இருந்து தப்பிக்கவில்லை. அவர்தம் வாடிக்கைக்காரர்கள் வாங்கிய கடன்களைத் திருப்பிக் கொடுக்க முடியாததால் பெருமளவு நட்டத்தால் துன்புற்றன. பல நாடுகளில் உள்ள வணிக நிறுவனங்களின் பங்குகளை இந்த வங்கிகள் வைத்திருந்தன. உலக மந்த காலத்தில்,

பங்குகளின் விலைகள் குறைந்ததால் வங்கிகள் பாதிக்கப்பட்டன. மேலும், இந்த நிலையில் அதிகக் கடன்களை உருவாக்க முடியாததால் பணம் சம்பாதிக்கும் சக்தி பெருமளவில் குறைந்தது. பண அங்காடியில் வட்டிவீதம் தொடர்ந்து குறைந்தது. வால் தெரு மந்தத்திற்குப்பின், ஒவ்வொரு மைய வங்கியும் தங்களின் கழிவு வீதத்தைக் (Discount Rate) குறைத்தது. கழிவுவீதக் குறைவின் முக்கிய நோக்கம் முதலீடு செய்வோரை வங்கியிடம் கடன்பெற்று மூலதனம் செய்யத் தூண்டவேண்டும் என்பதாகும். மேலும் பணத்தின் தேவை குறைவாக இருந்ததால் அதனை அதிகரிக்கச் செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடும் கழிவுவீதம் குறைக்கப்பட்டது.

உலக மந்தத்தின் வளர்ச்சி முதல் பன்னிரண்டு மாதங்களில் மெதுவாக இருந்தாலும் இரண்டாவது ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் வேகமாக இருப்பதாகப் பயமுறுத்தியது. 1930-ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் இந்தச் சிக்கல் பல நாடுகளில் பதட்ட நிலையை (Panic) உருவாக்குவதாகத் தோன்றியது. ஆனால் 1931-ஆம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் பொருளாதார நிலையின் போக்கு, சிக்கலில் இருந்து விடுபட்டு ஒளிமயமான எதிர்காலத்தை நோக்கி இருப்பதாகத் தெரிந்தது.

இங்கிலாந்தும் பொருளாதார நெருக்கடியும்:

உலகப் பொருளாதாரச் சிக்கலுக்கு முன்பே இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலை மோசமாக இருந்தது. முதல் உலகப் போருக்குப் பின் ஏற்பட்ட மந்தத்தில் இருந்து மற்ற நாடுகள் அனைத்தும் வெற்றிகரமாக விடுபடும்போது இங்கிலாந்து மட்டும் தொடர்ந்து தொழில் மந்தத்தால் கஷ்டப்பட்டது. 1922-ல் இருந்து 1929-ஆம் ஆண்டு வரை உள்ள காலத்தில் இந்நாட்டில் வியாபார நிலையில் முன்னேற்றம் இருந்தாலும் வேலையற்றோரின் எண்ணிக்கை ஒரு மில்லியனாக இருந்தது. அந்நிய நாடுகளில் உள்ள தொழில் நிறுவனங்களும் தனியார்களும் தங்கள் செல்வத்தின் அளவைப் பெருக்கிக் கொண்டே சென்றபோது இங்கிலாந்தில் செல்வக்குவிப்பு (Accumulation of Wealth) ஓரளவே இருந்தது. உலகச் சிக்கல் எழுந்தவுடன் இங்கிலாந்தில் முன்பே சிக்கலுக்குப் பொறுப்பாக இருந்த சில காரணங்கள் தீவிரமாகச் செயல்பட்டுச் சிக்கலை அதிகப்படுத்தின. பொருளாதாரச் சிக்கல் ஏற்பட்டபோது நாட்டின் பொருள் உற்பத்தி, தேவைக்கு மேல் அதிகமாக இங்கிலாந்தில் இருந்ததாகச் சொல்ல முடியாது. பாதிக்கப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் பல ஆண்டுகளாக உற்பத்தி சமநிலைக்கும் குறைவாகவே இருந்தது. ஆனால் இந்த நேரத்தில் நுகர்வு (Under Consumption) பேரளவில் குறைந்தது. வேலையற்றோர் பண உதவி (Dole) அரசிடம் இருந்து

பெற்ற போதிலும் நாட்டின் மொத்தச் செலவு செய்யும் சக்தி வேலையின்மையால் குறைந்தது. அதே நேரத்தில் வேலையில் இருக்கும் வகுப்பினர்கள் அதிக நுகர்வு (Over Consumption) செய்வதாகவும் இருந்தது. அமெரிக்க நாட்டில் உள்ள அளவில் தவணை முறையில் பொருள் வாங்குதல் இங்கிலாந்தில் வளர்ச்சி யடையாவிட்டாலும் வேகமாக இந்த முறை நாட்டில் பிரபல மாகியது. நாட்டின் ஏற்றுமதி மோசமாக இருந்த சூழ்நிலையில், உள்நாட்டில் பொருட்களை வாங்கக் கூட்டமாகக் கடைகளில் நின்றார்கள்.

உலக மந்த காலத்தில் மூன்று முக்கியப் பெருந்தொழில்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டன. அவைகள் இரும்பு எஃகுத் தொழில், நிலக்கரி, பருத்தி ஆகும். அந்நிய நாடுகள் தொழில் வளர்ச்சி பெற்றவுடன், இங்கிலாந்து தன் உற்பத்திப் பொருட்களுக்கு உள்ள அந்நிய அங்காடிகளை இழந்தது. இந்த நேரத்தில், தொழிற்சாலை களின் உற்பத்தி குறைக்கப்பட்டதால் பலர் வேலையிலிருந்து நீக்கப் பட்டனர். இவ்வாறு வேலையிழந்தோரை மற்ற தொழில்களில் எடுத்துக் கொள்ளும் அளவிற்கு நாட்டின் நிலை இல்லை.

இக்காலத்தில் சிக்கல் ஏற்படப் பணமுறைக் காரணங்களில் இங்கிலாந்து பணச் சந்தையில் முக்கிய பங்கு வைத்திருந்ததாகும். தடையற்ற பொன் சந்தையாக (Free gold market) லண்டன் நகரம் ஐரோப்பாவில் செயல்பட்ட போது பிரான்ஸ் நாடு அதிக அளவில் தங்கத்தை வாங்கியதால் இங்கிலாந்தின் தங்க இருப்பு குறைந்தது. அதே நேரத்தில் வால் தெரு பூரிப்புக்குப்பின் நியூயார்க் பணச் சந்தையில் வட்டிவீதம் உயர்ந்தது. இதன் விளைவாக, இலண்டனிலிருந்த வெளிநாட்டினரின் பணம் பெருமளவில் நியூயார்க் நகருக்குச் சென்றது. இதனைத் தடுக்க 1929-ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்து வங்கி (மைய வங்கி) வங்கி வீதத்தை (Bank rate) $6\frac{1}{2}$ சதவீதமாக உயர்த்தியது. இந்த வங்கிவீத உயர்வு இங்கிலாந்தின் பங்கு மார்க்கெட்டைப் பாதித்தது.

பொருளாதார மந்தகாலத்தில் சோவியத் "திணறிக் கொட்டல்" (Soviet dumping) பல நாடுகளிலும் இருந்தது. ருஷ்யாவில் அதிகமாக உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருட்கள் பல நாடுகளில் குறைந்த விலையில் விற்கப்பட்டன. இதனால் பல நாடுகளின் பொருளாதார நிலை பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டது. இங்கிலாந்தை சோவியத் திணறிக் கொட்டல் நேரடியாகப் பாதிக்காமல் பல பொருட்களைக் குறைந்த விலையில் வாங்க உதவிற்று. அப்படி இருந்தும் மறைமுகமாக இங்கிலாந்தின் வெளிநாட்டு வாணிபத்தைப்

பாதித்தது. அதாவது இங்கிலாந்துப் பொருள்களை வாடிக்கைக் காரர்கள் குறைந்த அளவில் வாங்கும்படி செய்தது. இதற்கு ஓர் உதாரணம் கொடுக்கலாம். சுவீடன் அரசு இருப்புப்பாதை (Swedish State Railway) ஆரம்பித்த காலத்திலிருந்து, நிலக்கரியைப் பிரிட்டனிடமிருந்தே வாங்கியது. அதே நேரத்தில் போலந்து நாட்டு நிலக்கரி அரசின் உதவித் தொகையால் (Subsidies) குறைந்த விலையில் கிடைத்தது. ஆகவே சுவீடன் நாடு நிலக்கரியை இங்கிலாந்தில் வாங்குவதைக் குறைத்துப் போலந்தில் வாங்க ஆரம்பித்தது. சுவீடனுக்கு எதிராக இங்கிலாந்து நடவடிக்கை எடுத்தது. சுவீடனின் மரத்தை அதிக அளவில் இங்கிலாந்து வாங்கியதைக் குறைத்து ருஷ்யாவில் இருந்து குறைந்த விலையில் பெற்றது. ஆகவே, சோவியத் திணறிக் கொட்டல் இங்கிலாந்தை மரத்தைக் குறைந்த விலையில் பெறச் செய்து, அதே நேரத்தில் இந்நாட்டின் நிலக்கரியை நல்ல விலையில் விற்க முடியாதபடி செய்தது.

வெள்ளியில் ஏற்பட்ட மந்தநிலை தொழில் மயமான மற்ற நாடுகளைவிட பிரிட்டனைத்தான் பெருமளவில் பாதித்தது. வெள்ளியின் விலை குறைந்ததால் வெள்ளி நாணயத்தின் மதிப்புக் குறைந்து அதன் வாங்கும் சக்தியும் குறைந்தது. இந்த நேரத்தில் இந்திய மக்களின் வாங்கும் சக்தி குறைந்தது. பிரிட்டனின் பருத்திப் பொருளுக்கு முக்கிய வாடிக்கையாளராக இருந்த இந்தியா, வெள்ளி மந்த நிலையில் தன்னுடைய இறக்குமதியைக் குறைத்ததால், பருத்தித் தொழிலில் மந்தநிலை ஏற்பட்டது.

உலகம் முழுவதும் பொதுவாக ஏற்பட்ட உலக மந்தத்திற்கான காரணங்களைத் தவிர, பிரிட்டனில் சிறப்பாகச் சில காரணங்கள் (Factors) மந்த நிலையை உருவாக்கின. அத்தகைய காரணிகளில் ஒன்று 1929-ம் ஆண்டின் பொதுத் தேர்தலில் சோசலிசக் கட்சிக்குக் கிடைத்த வெற்றியாகும். உலகச் சிக்கல் ஏற்பட்ட காலத்தில் அமைக்கப்பட்ட தொழிற்கட்சி அரசு (Labour Government) பொருளாதார வகையில் நன்மையாக இல்லை. தொழிற்கட்சி (Labour Party) தொடர்ந்து ஆட்சியில் 1930-லிருந்து 1931 வரை இருந்ததால் மந்த நிலை தீவிரப்படுத்தப்பட்டது. சோசலிச அரசின் அறிவிக்கப்பட்ட நோக்கம் பணக்கார வகுப்பினரிடமிருந்து வரிகள் மூலம் அதிக வருவாய் பெற்று அதனை ஏழைகளின் வாழ்க்கைத் தரத்தின் நிலையை உயர்த்தவேண்டும் என்று இருந்தது. இந்தக் கொள்கையின் விளைவாக வெளிநாடுகளுக்கு அதிக மூலதனம் சென்றதோடு அல்லாமல் இங்கிலாந்தில் தொழில் நடத்துபவர்களுக்கு உற்சாகம் கொடுக்கவில்லை. அதிக அளவு

நேர்முக வரி (Direct tax) பயமும், மேலும் மற்ற முதலாளிகளுக்கு எதிரான நடவடிக்கைகளும் தொழில் அதிபர்களுக்கு ஊக்கம் கொடுக்கவில்லை. இதைத் தவிர மூலதனம் இங்கிருந்து வெளிநாடு களுக்குச் செல்வதால் அந்நியச் செலாவணி மாற்று வீதத்தில் சில சிக்கல்கள் தோன்ற ஆரம்பித்தன. பிரிட்டனின் பொருட்களின் உற்பத்திச் செலவு அந்நிய நாடுகளோடு போட்டி போடும் நிலையை ஏற்படுத்தும் நோக்கத்தோடு, கூலிகளைக் குறைக்க முயற்சி செய்தால், அதனைத் தொழிலாளர்கள் எதிர்க்கும்படி சோசலிச அரசு உற்சாகம் காட்டியது. மேலும் இங்குள்ள தொழிற்சங்கங்கள், பொருள்களின் உற்பத்திச் செலவை அந்நிய நாடுகளில் உள்ளதைப் போல் குறைக்கும் நடவடிக்கைகளைத் தடுத்தன. கூலிக் குறைப்பால் விலைகள் ஒவ்வொரு நாட்டிலும் குறையும் போது பிரிட்டனில் மட்டும் கூலிகள் மாறாது இருந்தன. ஆகவே விலைக் குறைவு மற்ற நாடுகளின் பொருளாதாரத்தைச் செழிப்பு நிலைக்கு (Prosperity) ஆண்மையில் கொண்டு வந்த போது இங்கிலாந்தில் மட்டும் கூலி மட்டத்தில் இந்த நாடுகளுக்கும் மற்ற நாடுகளுக்கும் வேறுபாடு இருந்ததால் நாட்டின் பொருளாதார நிலை மிகக் கீழ்நிலையில் இருந்தது.

உலகப் பெருமந்தம் ஏற்பட்ட காலத்தில் பிரிட்டன் தடையற்ற வாணிபக் கொள்கையைப் (Free Trade Policy) பின்பற்றிக்கொண்டு இருந்தது. மற்ற நாடுகள் எல்லாம் புதிய சுங்கவரிகள் (Customs duties) மூலமும், முன்பே இருக்கக்கூடிய வரிகளை உயர்த்தியும், உள்நாட்டில் உற்பத்தியான பொருட்களுக்கு உள்நாட்டுச் சந்தையிலேயே விற்கும் பல நடவடிக்கைகளையும் எடுத்தன. உள்நாட்டுத் தொழில்கள் வளரவேண்டும் என்றால், அந்தத் தொழிற்கூடங்களில் இருந்து வருகின்ற பொருட்களுக்கு அந்நிய நாட்டுப் போட்டி இருக்கக்கூடாது. அவ்வாறு போட்டி இருந்தால், வெளிநாட்டுப் பொருட்கள் மீது அதிகமான சுங்கவரி விதித்து உள்நாட்டுத் தொழில்களுக்கு அரசு பாதுகாப்பு (Protection) அளிக்கவேண்டும். ஆனால் இங்கிலாந்தின் தொழில்களும் விவசாயமும் இத்தகைய சலுகைகளை அரசிடம் பெறவில்லை.

பொருளாதாரச் சிக்கல் பிரிட்டனில் தோன்ற மற்றுமொரு காரணம், இந்த நாட்டில் பண இருப்பு வைத்திருந்த அந்நியர் களுக்கு ஸ்டர்லிங்கின் மதிப்பு குறையும் என்ற எண்ணத்தில் அதன் மேலுள்ள நம்பிக்கை குறைந்ததாகும். எனவே இங்கிலாந்தில் இருப்பு வைத்திருக்கும் வெளி நாட்டினர் தங்கள் பணத்தைப் பிரான்சு நாட்டிற்குக் கொண்டுசென்றனர். இதனால் இங்கி லாந்தின் பொன் இருப்புக் குறைந்தது. ஆனால் இந்த நிலை

1931-ஆம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் பிரான்சு நாட்டுப் பண ஆட்சியாளர்களோடு (French Monetary Authorities) ஏற்பட்ட நல்ல உறவால் மாறி ஸ்டர்லிங் பணத்தின் மீது வெளி நாட்டவர்களுக்குத் திரும்பவும் நம்பிக்கை வந்தது. மேலும் நாட்டைவிட்டு வெளியே சென்ற பணம் லண்டன் பண அங்காடியில் வட்டி விகிதம் உயர்ந்ததால் மீண்டும் வந்தன.

1931-ஆம் ஆண்டின் கோடை காலத்தில் இங்கிலாந்தில் பொருளாதாரச் சிக்கல் உச்சக் கட்டத்தை அடைந்தது. இந்தச் சூழ்நிலையில் மத்திய ஐரோப்பிய வங்கிகளில் சிரமங்கள் இருந்ததால், லண்டனில் இருப்பு வைத்திருக்கும் வெளி நாட்டினர் பணத்தை வேகமாக எடுக்க ஆரம்பித்தனர். அந்த வருடம் ஜூலை மாதத்தில், இங்கிலாந்து வங்கி 32,000,000 பவுன் பொன்னை இழந்தது. மேலும் ஆகஸ்ட் 1-ம் தேதி 50,000,000 பவுன் கடனை பிரான்சு, அமெரிக்க நாடுகளின் பண ஆட்சியாளர்கள் கொடுத்திருப்பதாக இங்கிலாந்து வங்கி அறிவித்தது. அப்படி இருந்தும், வாங்கிய கடன் ஸ்டர்லிங்கின் நிலையான தன்மையைப் (Stability) பாதுகாக்கப் போதுமான அளவு இல்லாததால், பணம் இங்கிலாந்திலிருந்து தொடர்ந்து வெளிநாட்டிற்குச் சென்று கொண்டு இருந்தது. இதே ஆண்டில் தேசிய அரசு அமைக்கப்பட்ட பின் இங்கிலாந்தின் கருவூலம் (British treasury) இரண்டாவது முறையாக 80,000,000 பவுனை வெளி நாடுகளிடம் பெற்றது. இந்தக் கடனும் தேவைக்கேற்ற அளவாக இல்லை. ஆகவே செப்டம்பர் திங்கள் 21-ம் தேதி, ஆட்சியாளர் இந்த நாட்டில் செயல்பட்டுக் கொண்டிருந்த நாணயத் திட்டமாகிய "பொன் திட்டத்தை" (Gold Standard) சில காலம் நிறுத்திவைத்தார்கள். (Suspended) இதன் விளைவாக ஸ்டர்லிங்கின் மதிப்பு 30 சதவீதமாக விரைவில் குறைந்தது. (Depreciation). 1931-ஆம் ஆண்டில் ஆட்சியிலிருந்த புதிய அரசு உள்நாட்டுத் தொழில்களுக்குப் பாதுகாப்பு (Protection) நடவடிக்கைகள் எடுத்தாலும் ஸ்டர்லிங் நாணயத்தின் நிலையில் எந்த உடனடி மாறுதலும் ஏற்படவில்லை. அப்படி இருந்தும், பொன் திட்டம் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டதால் இந்த நாட்டின் வாணிபத்தில் சுமாரான மந்தத்திலிருந்து மீட்புநிலை (Revival) இருப்பதாக அடையாளங்கள் தோன்றின. ஸ்டர்லிங்கின் மதிப்புக் குறைவால் இங்கிலாந்தின் ஏற்றுமதியாளர்கள் பன்னாட்டுச் சந்தைகளில் திறமையாகப் போட்டி போட முடிந்தது. பன்னாட்டு வாணிபத்திற்குத் தடையாகச் சுங்க வரிகளையும், செலாவணிக் கட்டுப்பாடுகளையும் (Exchange restriction) பல நாடுகள் அனுசரித்தாலும் இங்கிலாந்தின் பொருட்கள் இந்த நாடுகளில் நல்ல விலையில் விற்கப்பட்டன. இதன் விளைவாக, வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் சில

வாரங்களுக்குக் குறைந்து காணப்பட்டது. மேலும் தொழிலாளர்கள் நாட்டின் நலன் கருதி, தங்களின் கூலியையும் வேலை நேரங்களையும் மாறுதல் செய்துகொள்ளவேண்டும் என்று உணர்ந்ததாகக் குறிப்புகள் தோன்றின.

1929-ஆம் ஆண்டில் எழுந்த பொருளாதார உலகப் பெருமந்தத்தால் பாதிக்கப்பட்ட பல நாடுகளில் இங்கிலாந்தும் ஒன்று என்ற நிலை மேலே வரலாற்றுக் கண் கொண்டு ஆய்வு செய்யப்பட்ட கருத்துக்களிலிருந்து தெரியவரும். "இந்த மாபெரும் சிக்கலினால் அலைபோல் அடுத்தடுத்துத் தோன்றிய வாணிபத் தோல்விகள் இந்த நாட்டையும் பாதிக்கத் தவறவில்லை யானாலும், இந்தத் தோல்விகளின் எண்ணிக்கையும் அளவும் பல அந்நிய நாடுகளைவிடச் சிறிய அளவில்தான் இருந்தது. இதற்கு முக்கிய காரணம் இங்கிலாந்தின் வாணிபப் பாரம்பரியமும் (Sound traditions), ஆபத்துக் காலங்களில் வாணிபத் துறைக்குப் பண உதவி அளித்துப் பாதுகாத்த இந்த நாட்டின் வாணிப வங்கிகளும் தான். 1929-ஆம் ஆண்டின் முடிவில் அங்குமிங்குமாக ஒரு சில வங்கி முறிவுகள் இருந்தாலும் கூட, அவைகள் நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியைச் சிறிதும் பாதிக்கவில்லை. இங்கிலாந்தின் வங்கி முறை முழுதும் ஆச்சரியப்படும் அளவிற்குப் பொருளாதாரச் சிக்கலின் சக்திக்கு எதிராக முறியாமல் (Bank failures) நின்று இங்கிலாந்து மக்களின் நம்பிக்கையைச் சிக்கல் காலம் முழுதும் பெற்றிருந்தது என்பது குறிப்பிடத் தக்கதாகும்."[1]

[1] The World Economic Crisis 1929—1931 Paul Enzig-P. 134.

17. விலை மட்டம்

(Price Level)

விலை மட்டமும் மலிவுப் பணமும்:

ஒரு நாட்டில் விலைமட்டத்தை உருவாக்கும் காரணிகள் பலவுண்டு. அவைகளில் மிக முக்கியமானவை தொழில் நுட்ப வளர்ச்சி, தொழில் அமைப்புகள், பணத்தின் அளவு, அரசாங்கத்தின் பொருளாதாரக் கொள்கைகள், மக்கட் தொகை ஆகியவையாகும். பணவீக்கமும், பணவாட்டமும் விலைகளைப் பாதிக்கின்றன. ஆனால் விலை அதிகரிப்பு பண வீக்கத்தால் மட்டுமே ஏற்படுவதில்லை. அதே போலப் பண வாட்டத்தால் மட்டுமே விலைக் குறைவு ஏற்படுவதுமில்லை என்றாலும் பண வீக்கம் விலை மட்ட அதிகரிப்புடனும் விலை மட்டம் இறங்குவது பண வாட்டத்துடனும் தொடர்பு கொண்டேயிருக்கிறது. கூலிகள், சம்பளங்கள், அரசின் வாணிபக் கொள்கைகள், நாணயமுறை, வேலையின்மை, போர்க்காலச் சூழ்நிலைகள் ஆகியவைகளும் விலைமட்டத்தைப் பாதிக்கும். மேலும் விரிவுபடத் தெரியப் பொருளாதார நூலைக் காணுதல் அவசியம்.

பிரிட்டனைப் பொறுத்தமட்டில் விலைவாசிகள் அதிகம் ஊசலாட முக்கியக் காரணம் அதன் பணமுறைக் கொள்கையாகும். அது பொன் திட்டத்தினடிப்படையில் நாணயக் கொள்கையைக் கொண்டும், பின்னர் அதைக் கைவிட்டு மீண்டும் கைக்கொண்டது. உலகப் போர்க் காலங்களில் அதன் பொன்திட்ட மாற்றங்களுடன் போரின் விளைவாகக் கடனளித்த நாடுகள் கடனாளி நாடுகளாயின. பல நாடுகள் தங்கள் பணமுறையை மாற்றின. பிரிட்டன் பொன்னை அடிப்படையாகக் கொண்டு பொன் நாணயங்களையும், காசோலையையும், மாற்று உண்டியல்களையும், வங்கிப் பணத்தாட்களையும் கொண்டிருந்தது. செலாவணித் தாட்களோ, உண்டியல்களோ பொன்னாக மாற்றப்படலாம். ஒரே நேரத்தில் வங்கியை நோக்கி மக்கள் படை எடுத்துவந்து பொன் மாற்றம் செய்தல் ஏற்படாத

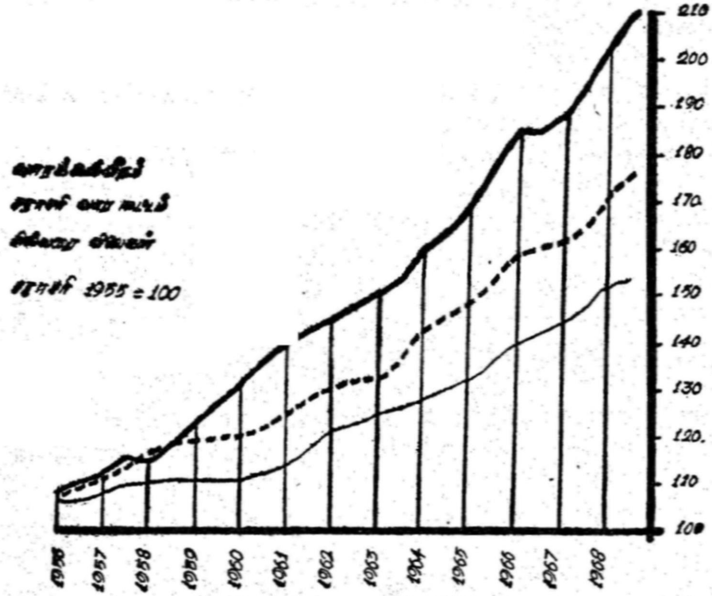
தால் குறிப்பிட்ட அளவு பொன் இருப்பை மட்டும் வைத்துக் கொள்ளும் முறை உருவாயிற்று. அதற்கு ஒரு விகிதம் ஏற்பட்டது. பொன் இருப்புக் கூடினால் செலாவணித் தாட்கள் பெருகவும், இருப்புக் குறைந்தால் செலவாணித் தாட்கள் குறையவும் செய்யும். பணமலிவு (Cheap money) ஏற்படின், அதாவது மக்களுக்குப் பணம் கிடைப்பது அதிகரித்தால் விலை மட்டத்தில் பெரிதும் மாற்றம் ஏற்படும். செலாவணித் தாட்களை அதிகரிப்பதாலும், குறைந்த வட்டியில் அதிகப் பணத்தை மக்களுக்கு அரசு கிடைக்கும்படி அதன் நிறுவனங்கள், வங்கிகள் மூலம் செய்தாலும் அதைப் பெறும் மக்கள் பல துறைகளிலும், தொழில்களிலும் முதலீடு செய்து உற்பத்திப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்துவர். இது போன்ற பண மலிவு இரண்டாம் உலகப்போர்க் காலத்தில் ஏற்பட்டது. தொழிற்கட்சி அரசு காலத்தில் டால்டன் (Dalton, Chancellor of Exchequer) மேலும் பணமலிவு ஏற்பட வழிவகுத்தார். கருவூல வைப்பு நிதிகளின் வட்டி வீதத்தை $1\frac{1}{2}$ சதவீதத்திலிருந்து $\frac{1}{2}$ சதவீதமாகக் குறைத்தும் வட்டிவீதக் குறைவுள்ள புதுப்பத்திரங்களை ஏற்படுத்தியும், அரசாங்கப் பத்திரங்களின் வட்டி வீதத்தை 1947-ல் 3 சதவீதத்திலிருந்து $2\frac{1}{2}$ சதவீதமாகக் குறைத்தும் கடன் பெருக்கம் (Credit Expansion) 900 மில்லியன் பவுனாக அதிகரிக்கப்பட்டது. அதே நேரத்தில் உயர்ந்த விலை மட்டம் கட்டுப்பாடு செய்யப்பட்டு வாழ்க்கைச் செலவு நிலையானதாக்கப்பட்டது. எனவே பணத்தின் மதிப்பும், பணத்தின் அளிப்பும் விலைமட்டத்தை வெகுவாகப் பாதிப்பனவாகும்.

பிற காரணிகள் :

ஒரு பொருளின் விலை என்பது அதன் மதிப்பைப் பண அலகுகளில் தெரிவிப்பதாகும். அப்பண அலகு ஒரு சவரன் ஆகும். இதிலிருந்து நாட்டின் பொருள் உற்பத்தி அல்லது விற்பனைக்குத் தயாராகவுள்ள பொருட்களுக்கும், புழக்கத்திலுள்ள செலாவணிக்கும் பெரிய தொடர்பு உண்டு என்பது தெளிவு. பொதுவாகப் பொருட்களின் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டுப் பணப் புழக்கம் குறையுமேயானால் விலைகள் குறைகின்றன. மாறாகப் பணப்புழக்கம் கூடிய பொருட்களின் உற்பத்திக் குறையுமானால் விலைகள் உயருகின்றன.

விலைமட்டம் எல்லாப் பொருட்களுக்கும், எல்லாக் காலங்களிலும் ஒரே சீராக ஏறுவதோ இறங்குவதோ கிடையாது. சில பொருட்களின் விலைமாற்றம் பொதுவான விலைமட்டத்தை முழுமையாகப் பாதிப்பது கிடையாது. அதே போலப் பொதுவான விலைமட்டம் ஏறுங்கால் எல்லாப் பொருட்களின் விலையும் கூடுவதோ, இறங்குங்

ஈட்டம், கூலிவீதம், சில்லறை விலைகள் 1956 - 68



படம் 8. (மூலம் - பிரிட்டன், 1970 - கையேடு)

கால் எல்லாப் பொருட்களின் விலையும் குறைவதோ கிடையாது. சில பொருட்கள் பிறவற்றைவிட அதிகமாக, சீக்கிரமாகக் கூடுவதோ, குறைவதோ உண்டு. அது பணப்புழக்கத்தினால் ஏற்படுவது. நாட்டுப்புற, நகர்ப்புறங்களின் மக்கட் தொகை மாற்றங்களும் பணப்புழக்கத்தைப் பாதிக்குமாதலால் விலை மட்டத்தில் மாற்றங்கள் ஏற்படும். எனவே பணம் கைமாறும் வேகம் விலை மட்டத்தைப் பாதிக்கும். மக்களின் சேமிப்புப் பழக்கமும் விலை வாசியை ஓரளவு பாதிக்கும்.

'கூலிகள்' (wages) விலையைவிட மெதுவாகக் கூடி விலைகளை விட மெதுவாகக் குறைகின்றன. விலைகள் கூடுவது சம்பளம் பெறுவோரையும் கூலி பெறுவோரையும் பாதிக்கும். ஆனால் கூலி பெறுவோர் அதிகம் பாதிக்கப்படுவர். விலைகள் கூடுவது தொழிலதிபர்கட்கு நல்லது. ஏனென்றால் கூடிய விலை அவர்கட்கு அதிக இலாபம் தரும். ஆனால் குறைந்த விலை தொழிற்துறையை வெகுவாகப் பாதிக்கும். ஏனெனில் இச்சூழ்நிலையில் பல தொழில்கள் நட்டமடைவதால் அவைகளை மூடும் நிலை உருவாகிப் பலருக்கு வேலையின்மை ஏற்படும். மேலும் தொழில்களில் முதலீடு செய்பவர்கள் குறைந்து காணப்பட்டு நாட்டில் பொதுவாகப் பொருளாதார மந்தநிலை தோன்றும்.

தற்காலத்தில் விலைமட்டம் குறியீட்டு எண் முறைகளின்படி அளவிடப்படுகிறது. பல தரப்பட்ட பொருட்களின் விலைப் பட்டியலைத் தயார்செய்து, குறிப்பிட்ட ஒரு காலத்துக்குக் குறியீட்டு எண்ணை 100 எனக் கொண்டு பிற காலங்களின் விலை மட்டத்தை அத்துடன் ஒப்பிட்டுக் குறியீட்டு எண்கள் தயாரிக்கப் படுகின்றன. பொருட்களின் விலைகளைக் கொண்டு வாழ்க்கைச் செலவுக் குறியீட்டு எண்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. ஆனால் சில பொருட்கள் சில இடங்களில் சில காலங்களில் விலை கூடியோ குறைந்தோ இருப்பதால் இம்முறைப்படி அளவிடுவது நம்பகமான தாக இருக்கக்கூடியதல்ல என்றாலும் இதைத் தவிர வேறு வழிகள் கிடையாதென்பது குறிப்பிடத்தகுந்தது. 1798-லே சர் ஜார்ஜ் ஷக்பர்க் எவலின் இத்துறையில் முயற்சி செய்தார். என்றாலும் 19ஆம் நூற்றாண்டிலேதான் இம்முறை பயன்பட ஆரம்பித்தது. இதுவரை கூறப்பட்ட பொது விதிகள் அல்லது காரணிகளின் அடிப் படையில் பிரிட்டனின் பொருளாதார வரலாற்றில் பணமும், விலை மட்டமும் எவ்வாறு தொடர்புடையவையாயிருந்தன என்பதுடன் விலைமட்டம் ஒவ்வொரு காலத்திலும் என்னென்ன மாற்றங்களை அடைந்தது என்பதைக் காணலாம்.

18ஆம் நூற்றாண்டு வரை :

எல்லா நாடுகளைப் போலவே பண்டமாற்று முறையைக் கைக் கொண்டிருந்த இங்கிலாந்தில் இடைக்காலத்தின் இறுதியிலேயே பணம் கொடுக்கல், வாங்கலில் முக்கியப் பங்கு வகிக்க ஆரம்பித்தது. என்றாலும் அப்போதைய விலைமட்டத்தைப்பற்றித் தெரிந்துகொள்ளக் குறியீட்டு எண்கள் பற்றிய முழுவிவரம் நம்மிடம் ஏதும் இல்லை. அக் காலங்களில் விலை நிலையாகவோ அல்லது திடீர் மாற்றங் களையோ அடைந்துவந்தது. ஏனெனில், விலை மாற்றங்களை ஏற் படுத்தும் காரணிகள் மிகக் குறைவு என்றே கூறலாம். விலை யேற்றம் சிறிதளவு ஏற்பட்டதானால் அது சிறிது மக்கட் பெருக்கம் ஏற்பட்டதால் மட்டுமே யன்றி உற்பத்திப் பெருக்கத்தால் அல்ல. மக்கட்தொகை, நாணயம், உற்பத்தி இவற்றில் எவ்வித மாற்றமும் ஏற்படாத காரணத்தால் நீண்ட காலங்கட்கு விலைகள் எவ்வித மாற்றமுமின்றியே இருந்தன. அப்படியே ஏற்பட்டாலும் அது சிறிது காலத்துக்குச் சில இடங்களில் மட்டுமே ஏற்பட்டு மறைந்தது. அறுவடைக் காலங்களில் கிடைக்கும் மகசூல் அளவும் விலைகளின் மாற்றங்களை ஏற்படுத்தின. பதினான்காம் நூற்றாண்டின் இடைக் காலத்தில் பிரிட்டன் நூறாண்டுப் போர்களில் வெற்றி பெற்றதாலும், பிரஞ்சுப் பிரபுக்கள், வீரர்கள் ஆகியோருக்குப் பணயப் பணம் பெற்று வந்ததாலும், கொள்ளைநோய் என்னும் ப்ளேக் மக்கட் தொகையைக் கணிசமாகக் குறைத்துவிட்டதாலும், நாட்டில்

உற்பத்திக் குறைவு ஏற்பட்டதாலும் விலைவாசிகள் கூடின. விலைகள் உயர்ந்த அளவைக் காட்டிலும் கூலி விகிதங்கள் அவ் வாண்டுகளில் உயர்ந்தன. ஆனால் டியூடர் மன்னர் காலங்களில் கூலிவிகித உயர்வைப் பின்பற்றியே விலை உயர்ந்துகொண்டு சென்றது. எட்டாம் ஹென்றி நாணய மதிப்புக் குறைவு செய்ததே அதற்குக் காரணமாகும். மேலும் ஸ்பானியர்கள் அமெரிக்காவின் செல்வத்தைச் சுரண்டி ஐரோப்பியக் கண்டங்களில் கொண்டு குவித்தது, எலிசபெத் இராணியார் காலத்தில் பிரிட்டனில் விலை நிலையைப் பெரிதும் பாதித்தது. பதினேழாம் நூற்றாண்டின் முற் பகுதிவரை விலையேற்றமே இருந்துவந்தது. பதினேழாம் நூற் றாண்டின் இடைக்காலம் முதல் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இறுதி வரையில் விலைவாசிகள் மிகக் குறைவாகவும், மெதுவாகவுமே ஏறுமுகமாயிருந்தது என்றாலும், சில பொருட்களின் விலை குறைவு ஏற்பட்டது. அதற்குக் காரணம் அமெரிக்க வெள்ளியின் இறக்கு மதியளவு முன்பு இருந்ததைவிடக் குறைந்ததும், மக்கட்தொகை கூடியதுமாகும். கிழக்கிந்திய வாணிப நிறுவனங்கள் தங்கம், வெள்ளி போன்றவற்றை வாணிபத்தின் காரணமாகக் கீழை நாடு களுக்கு எடுத்துச்சென்றன. மேலைநாட்டுச் சரக்குகள் அங்கு விற்கப்பட்டாலும், கீழை நாட்டுச் சரக்குகளுக்குத் தங்கம் வெள்ளி யாகவே விலை தரப்பட வேண்டியதாயிருந்தது. எனவே மதிப்புள்ள உலோகங்கள் குறைவுபட்டன. மேலும் 18-ஆம் நூற்றாண்டில் பொருட்களின் உற்பத்தி வெகு வேகமாகக் கூடியது. அதற்கேற்றாற் போல் நாணயப் புழக்கம் அதிகரிக்காததால் விலைக்குறைவு ஏற் பட்டது. கூலி விகிதம் சற்றே உயர்ந்தது. மக்கட்தொகை அந்த அரை நூற்றாண்டில் ஐம்பது சதவீதம் வரை கூடியதாலும், விவசாய உற்பத்தி அதற்கிணையாகக் கூடாததாலும் உணவுப் பண்டங்களின் விலை கூடியது. ஆனால் 1793 முதல் 1815 வரை போர்களின் விளைவுகள் விலைகளை இரட்டிப்பாக்கின. உணவு இறக்குமதியைச் சார்ந்திராமல் வளர்ந்துவரும் மக்கட் தொகையைக் கருத்தில் கொண்டு உணவுத் தேவைகளைச் சமாளிக்க வேண்டியதாயிற்று. ஆனால் ஆலைகள் பெருகவும், உற்பத்தி பெருகி, பிற பொருட்களின் விலைகள் குறைந்தன. விவசாய முன்னேற்றம் ஏற்பட்டதென்றாலும் உணவு விலை மட்டும் ஏறிக்கொண்டே தானிருந்தது. 1797-ல் இங்கிலாந்து வங்கி செலாவணித் தாட்களை (Currency Notes) மாற்றித் தருவதை நிறுத்தி வைத்தது. 1819 வரை செலாவணித் தாட்களுக்கும் பொன் வைப்புக்கும் சம்பந்தமேயின்றி இருந்தது. அதிகமாகப் பணத்தாட்கள் வெளியிட்டால் ஏற்பட்ட பண வீக்கம் விலைகளை ஏறச்செய்தது. இது நிலக்கிழார்கட்கே சாதகமாக அமைந்தது. ஒரு குவார்ட்டர் தானியம் 98 ஷில்லிங் 6 பென்னி

யாக விற்றது. இது இரு நூற்றாண்டுகளின் சராசரி விலையைக் காட்டிலும் பதினாறு பங்கு உயர்வாகும். கைவினைஞர் சட்டம் ரத்தானதும் அவர்கள் பெரும் கஷ்டத்துக்குள்ளாயினர். ஏழைகளுக்கென ஏற்பட்ட அரசின் உதவியளிப்புத் திட்டம் உண்மை ஊழியர்கட்குரிய உற்சாகத்தைக் குறைத்தது. முன்பு நல்ல உணவு, உடை பெற முடிந்த தொழிலாளிக்கு மிகவும் தேவையான வற்றைக் குறைந்த அளவே பெற முடிந்தது. ஆனால் அவர்களைக் காட்டிலும் விவசாயக் கூலிகளே மிகவும் வறுமையில் உழன்றனர். அவர்கள் பெற்ற கூலி தேவையான அளவு உணவைக் கூட வாங்க இயலாதவாறு மிகக் குறைவாக இருந்தது. நில அடைப்புகளும், தானியச் சட்டங்களும் விவசாயிக்குக் குறைந்த கூலியையும், நிறைந்த வறுமையையுமே தந்தன. எனினும், அவர்களே உலகிலேயே சௌகரியமாக வாழ்ந்தனர் என்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அவர்களின் நிலை பலரால் பலவாருகத் திரித்துக் கூறப்பட்டாலும் அவர்கள் துயரமான வாழ்க்கையையே நடத்திவந்தனர். விலை குறைவு ஏற்படும் போது உழைப்பின் விலையும் (Price for Labour) குறைந்து தொழிலாளர்களைத் துயரத்துக்குள்ளாக்கவே செய்தது. ஆனால் ஐரோப்பாவிலுள்ள நாடுகளில், குறிப்பாகப் பிரான்ஸ் போன்ற நாடுகளில் விவசாயி நல்ல நிலையில் வாழ்ந்தான். அவர்கள் நிலக்கிழார்கள் அல்லது வரி வசூலிப்பவர்களின் கொடுமைகளுக்கு ஆளாகாமல் வாழ்ந்தனர். ஜெர்மனியில் விவசாயிகள் உரிமைகளும், வசதிகளும் பெற ஆரம்பித்தனர். ஸ்பெயின், இத்தாலி ஆகிய நாடுகளிலும் விவசாயிகள் நல்ல நிலையில் வாழ்வதற்கான அறிகுறிகள் காணப்பட்டன. ஆனால் இங்கிலாந்திலோ விவசாயக் கூலிகளும், யோமன் (Yeoman) வகுப்பினரும் மிகவும் மோசமான நிலையிலிருந்தனர். வறுமை வாட்டியது. அவர்களுக்குப் பரிவு காட்டுவோரும் இல்லை. நம்பிக்கையற்று இருள் சூழ்ந்த எதிர் காலத்தை நோக்கி வாடி நின்றனர். உணவுப் பொருட்கள் தவிர்த்துப் பிற பொருட்களின் விலை 1820-லிருந்து குறையவாரம்பித்தது. நெப்போலியப் போருக்குப் பிறகு இங்கிலாந்து வங்கி ரொக்கமாகப் பணம் தரும் வழக்கத்தை மீண்டும் துவக்கியதால் பணவீக்கம் குறைந்து அதனால் ஏற்பட்ட விளைவுகள் மாறத் துவங்கின. 1820-க்குப் பிறகு ஏற்பட்ட விலை மட்டத்தில் ஏற்ற இறக்கங்களைப் பற்றித் தெரிந்துகொள்ளக் குறியீட்டு எண்கள் உதவுகின்றன. பொது விலைகளின் மட்டம் 1820 முதல் 1849 வரை இறங்கியும், 1849 முதல் 1873 வரை உயர்ந்தும், 1873 முதல் 1896 வரை குறைந்தும், 1896 முதல் 1914 வரை ஏறியும், 1914 முதல் 1920 வரை போர்க்காலங்களில் திடீர் என்று உயர்ந்தும், 1920 முதல் 1939 வரை இறங்கியும், 1939 முதல் மீண்டும் உயர்ந்துமிருந்தது.

இவற்றின் காரணங்களையும், அவற்றால் ஏற்பட்ட விளைவுகளையும் தனித்தனியாக ஆராய்ந்தறியலாம்.

19ஆம் நூற்றாண்டில் :

1820 முதல் 1849 வரை விலைகள் சரிந்தன எனினும் சில சமயங்களில் விலையேற்றமும் ஏற்பட்டது. விலைச் சரிவுக்குக் காரணம் பெருகிவந்த தொழில்களினால் ஏற்பட்ட செலாவணித் தாட்களின் புழக்கக் குறைவாகும். அமெரிக்கப் பகுதிகளிலிருந்து ஐரோப்பாவுக்கு வந்து சேர்ந்த பொன்னின் அளவு குறைவு பட்டது. மேலும் ருஷ்யப் பொன் (Russian Gold) இங்கிலாந்தின் விலைவாசிகளைப் பாதிக்குமளவுக்குக் குவிக்கப்பட்டது. 1840 வரை தனியார் வங்கிகளும் செலாவணித் தாட்களை வெளியிட உரிமை பெற்றிருந்தன. 1825-ல் பல வங்கிகள் முறிந்ததும் செலாவணித் தாட்கள் உபயோகம் குறைந்ததுடன் 1844-ல் ஏற்பட்ட "வங்கிச் சாசனச் சட்டத்தால்" (Bank Charter Act) மேலும் அவற்றைப் புழக்கத்துக்கு வெளியிடுவது நின்றுபட்டது. பிற்காலத்தில் 'காசோலை மூலம் பணம் அதிகம் திரும்பப் பெறப்பட்டதாலும் விலைகள் வீழ்ச்சியை நிறுத்துவது இயலவில்லை. பிரிட்டனில் தொழிற்புரட்சி தயாரிப்பாளர்களை அதிகரித்து, தொழில்களை வளரச் செய்ததன் மூலம் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டிருந்தது. பீல், ஹஸ்கிசன் போன்றவர்களின் சுங்கச் சீர்திருத்தங்களும், கடற்கடவுச் சட்டங்களின் தளர்வும், அஞ்சல் முறையும், வாணிபத்தை ஊக்குவித்தன. விலைவாசிகளின் வீழ்ச்சியால் தொழிலாளர் வர்க்கமே மிகவும் துயருற்றது. கூலி விகிதம் மேலும் குறைந்தது. தொழிலாளர் சங்கங்கள் எவ்வித உருப்படியான வேலைகளையும் செய்ய இயலவில்லை. பெருகி வந்த வேலையின்மையைச் சில சமயங்களில் ஏற்பட்ட இருப்புப்பாதைகள் அமைப்பு குறைத்தது. விலைகளில் வீழ்ச்சி ஏற்பட்டாலும் ஏழைகளுக்குத் தேவையான உணவுப் பண்டங்களின் விலைகள் குறையவேயில்லை. 1849 முதல் 1873 வரையுள்ள காலங்களில் விலை மெதுவாக, நிதானமாக உயர்ந்தது. தானியச் சட்டங்களின் தளர்ச்சிப் பண்ணைகள் அபிவிருத்தியடைய உதவின. கலிபோர்னியா, ஆஸ்திரேலியா, ருஷ்யா ஆகிய நாடுகளிலிருந்து பொன் பிரிட்டனுக்குள் வந்ததால் இங்கிலாந்தின் வங்கி தனது கழிவு வீதத்தைக் குறைத்ததுடன், தொழில், வாணிபக் காரியங்களுக்கு மலிவுப் பணம் (Cheap money) கிடைக்க வழி கோலியது. காசோலை முறைப்படி பணம் பெறுவதும் பணப் புழக்கத்தை அதிகமாக்கிற்று. அப்போது விவசாயத் தொழிலாளர் நிலை ஐரோப்பியக் கண்டத்தில் இருந்த தொழிலாளர்களின் கூலி விகிதத்தைக் காட்டிலும் மேம்பட்டிருந்தது. ஆனால் ஆங்கில

நாட்டின் முன் அளவை ஒப்பிடும்போது அது குறைந்தே இருந்தது. மேலும் இக்காலங்களில் தொழில் உற்பத்தி பெருகி நகர்ப்புறத் தொழிலாளர்கள் நிலை உயர்ந்தேயிருந்தது. வாணிபத் தடைகள் முற்றிலும் நீக்கப்பட்டு விட்டன. 1856-ல் பெஸ்மர் முறைப்படி எஃகு தயாரிக்கப்பட ஆரம்பித்ததும், இருப்புப் பாதைகள் ஏற்பட ஆரம்பித்தன. நீராவிக் கப்பல்கள் ஏற்படத் துவங்கின. இரும்பு, எஃகு உற்பத்தியும், உற்பத்திப் பொருட்களின் அளவும் வெகுவாகக் கூடியது. என்றாலும் செல்வம் ஐரோப்பாவிலும், வட அமெரிக்காவிலும் போர்களால் அழிந்தது. பிரிட்டன் கிரிமியப் போரில் ஈடுபட்டிருந்தது. மேலும் பொன் வயல்களில் வேலை செய்வதற்காக அநேகர் வயல்களில் வேலை செய்வதை விட்டு விட்டுச் சென்றதாலும் அறுவடை பல இடங்களிலும் மிகவும் மோசமடைந்ததாலும் உணவு உற்பத்தி வெகுவாகக் குறைந்தது. உற்பத்தி உயர்வு, செலாவணித் தாட்கள் கூடுதலுக்கு இணைந்து இராத்தால் விலைகள் ஏறின. பின்னர் நாணயப் புழக்கமும், உற்பத்திப் பெருக்கமும் சரியான விகிதத்துக்கு வந்ததால் விலைகள் நிலையானதாகவிருந்தன. 1870 முதல் 1873 வரை ப்ராங்கோ பிரஷியன் போர் மேலும் விலைகளைக் கூடச்செய்தது. இதைப் பிரிட்டனின் வளமிக்ககாலம் எனலாம். நாட்டின் வாணிபம் கூடியது. வேலையின்மை குறைந்தது. கூலி விகிதங்கள் உயர்ந்தன. முன்காலத்துடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்குங்கால் தொழிலாளர்கள் நல்ல நிலையிலிருந்தனர். தொழிற்சாலைச் சட்டங்களும், தொழிற்சங்க நடவடிக்கைகளும் தொழிலாளர் நிலையை மேம்பட்டதாக்கின. விலைகள் உயர்ந்ததால் கூலிகள் உயர்ந்து பயனில்லை என்று கூற முடியாது. ஏனெனில் தொழில்கட்கான கச்சாப் பொருட்களின் விலைதான் கூடினவே தவிர, மக்களின் தேவைகளுக்கான பொதுவான சாமான்களின் விலை மலிவாகவே இருந்ததுடன், உணவுப் பொருட்களின் விலையும் குறைந்தே இருந்தது.

1875-க்குப் பிறகு இந்நிலை மாறியது. 1896 வரை விலைகள் மிகவும் சரிந்தன. வெளிநாட்டுப் போட்டி இங்கிலாந்தின் விவசாயம், தொழில் இரண்டிலும் மந்த நிலையை ஏற்படுத்தியது. இது இங்கிலாந்து மக்கள் சமூகத்தை முழுதும் துயரத்தில் ஆழ்த்தி விடவில்லை. தொழிலாளர் சமூகம் அதிக பட்சக் கூலி பெற்றது. 1879ஆம் ஆண்டு நாட்டின் மொத்த ஆக்கம் 1020 மிலியன் பவுனிலிருந்து 1896-ல் 1470 மிலியன் பவுனுயிற்று. சராசரிக் கூலி 439 மிலியன் பவுனிலிருந்து 614 மிலியன் பவுனுயிற்று என்ருலும் பெரும் மந்தநிலை காரணமாக விவசாயம், தொழில், வாணிபம் வளர்ச்சியடையாது தேக்க நிலையிலேயே இருந்தன. அது வெகுவாக விலைகளை வீழ்ச்சியடையச் செய்தது. அது தவிர

செலாவணித் தாட்களின் அளவும், உற்பத்தியளவின் விகிதமும் சரியாக அமையவில்லை. உலகப் பொன் தேவைக்கேற்றபடி அளிப்பு இருக்கவில்லை. நில நீர் வழிகள் பெருகியதும், தொழில் நுட்பவினைகளின் அதிகரிப்பும், பொருட்களின் உற்பத்தியைப் பெருக்கிக் கொண்டே சென்றன. உலகில் பொன் வைப்பு நிலை மூன்று முக்கிய நாடுகளின் நாணயக் கொள்கையால் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. ஜெர்மனி தனி உலோக நாணய முறையிலிருந்து 1873-ல் பொன் நாணய முறையைக் கடைப்பிடித்ததன் காரண மாகப் பொன்னை இறக்குமதி செய்ய ஆரம்பித்தது. பிரான்ஸ் இரட்டையுலோக நாணயமுறை நாடாயினும் பொன் நாணய முறை யையே அடிப்படையாக வைத்துக் கொண்டிருந்ததால் பொன்னை இறக்குமதி செய்தது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் 1878க்குப் பின் பொன் மாற்றுரிமை செலாவணித் தாட்களையே (Currency Convertible into Gold) அடிப்படையாக மாற்றியதால் கலிபோர்னியாவிலுள்ள பொன்னை வெளிநாட்டு ஏற்றுமதியைத் தடை செய்ததுடன் மேலும் பல நாடுகளிலிருந்து பொன் இறக்கு மதியும் செய்துகொண்டது. எனவே இங்கிலாந்துக்குக் கொஞ்ச நஞ்சம் கிடைத்துவந்த பொன்னும் தடைப்பட்டது. அதன் அந்நிய வாணிபத்தைப் பெருக்கவும், அணிகலன்கள் செய்வதையும், நாணயப் புதுப்பித்தலையும் இயலாத தொன்றுக்கியது. மேலும் வளர்ந்துவரும் உலகப் பொன் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய இயலாமல், உலகப் பொன் இருப்பு பொன்வயல்களில் குறையத் தலைப்பட்டது. உலகப் பொன் அளவு எப்போது கூடவேண்டிய திருந்ததோ அப்போது குறையத் தலைபட்டது. கடன் வசதிகளைப் பெருக்க இங்கிலாந்து வங்கி காசோலை முறையைப் பயன்படுத்திக் கொண்டது. மேலும் இக்கால உலக உற்பத்தியளவு கூடிக் கொண்டு சென்றது. அமெரிக்கா, ஐரோப்பா ஆகிய இடங்களில் புதிய நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் ஏற்பட்டன. இரும்பும், எஃகும் பிற உலோகங்களும் தொழிற்றுறையில் மேலும் உற்பத்தியைப் பெருக்கின. பருத்தி, கம்பளி, பட்டு போன்ற துணி வகைகளின் உற்பத்தியும் பெருகியது. நீராவிக் கப்பல், இருப்புப் பாதைகள், நவீன வாகன வசதிகள் இப்பொருட்களை எளிதாக, வேகமாக எடுத்துச் செல்ல உதவின. இவையும், மலிவான உணவுப் பொருட் களும் பிறநாடுகளிலிருந்து பிரிட்டனில் குவிய ஆரம்பித்தன. கோதுமையும், மாவும் அமெரிக்கா, கனடா, அர்ஜன்டைனு, இந்தியா, ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்தும் மாட்டிறைச்சி வட, தென் அமெரிக்காவி லிருந்தும், தேயிலை, அஸாம், இலங்கையிலிருந்தும், அரிசி, உருளைக் கிழங்கு, வெண்ணெய், பால் பொருட்களும் ஆண்டுக்காண்டு குறைந்த விலையில் கொண்டு வந்து குவிக்கப்பட்டன. சர்க்கரை,

பல்வேறு நாடுகளில் அரசுகளின் ஊக்கத்தால் அபரிமிதமாக உற்பத்தி செய்யப்பட்டு ஆங்கிலநாட்டு அங்காடிகளில் முற்றுரிமை பெறும் நோக்கோடு மிகக் குறைந்த விலையில் கொண்டுவந்து விற்கப்பட்டது. அதனால் இனிப்பு மிட்டாய்கள், பிஸ்கட்டுகள் தயாரிக்கும் தொழில் அபிவிருத்தியடைந்தது. இவற்றின் காரண மாக விலைகள் மாற்றமடையவே விவசாயம் பெரும் நட்டத்துக்குள் ளாகியது. மூலதனங்கள் விரையமாயின. தொழிற் கூடங்கள் கைவிடப்பட்டன. பல திவாலாயின. பல சூழ்நிலைக்கேற்ப மாற்றி யமைத்துக் கொண்டன. இரும்பு, கப்பல் தொழில்கள் மந்த மடைந்தன. பல தொழில்களில் தொழிலாளர்கள் நீக்கப்பட்டனர். வேலையின்மை உயர்ந்தது. கூலி விகிதம் மிகவும் குறைந்தது. அதைத் தொடர்ந்து விலைகள் சரிந்தன. பலர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், கட்டுமானச் சங்கங்களில் முதலீடு செய்தனர். அவசியப் பொருட்களும் ஆடம்பரப் பொருட்கள் எனக் கருதப் பட்டன.

20ஆம் நூற்றாண்டில் :

1896-ல் நிலைமை மாற ஆரம்பித்தது. 1896 முதல் 1912 வரை விலைவாசிகள் நிதானமாகக் கூடின. 1900-ல் திடீர் உயர்வு ஏற்பட்டு 1901-ல் அதே போல் வீழ்ந்தது. 1906-1907-ல் மீண்டும் கூடி 1908-1909-ல் வீழ்ச்சியடைந்தது. 1912க்குப் பின் 1914 வரை விலைவாசிகள் நிலையாகவே இருந்தன. இக் காலத்தில் விலை உயர்வுக்குக் காரணம் தென்னாப்பிரிக்காவிலிருந்து பெறப்பட்ட பொன்னேயாகும். முதல் உலகப்போர் துவங்குமுன் இதற்கு முன் இல்லாத அளவு உலகப் பொன் இருப்புடன் பொன் சேர்ந்தது. எல்லா நாடுகட்கும் பொன் கிடைத்தது. உற்பத்தி யளவை, நாணய அளவு விஞ்சிற்று. எனவே விலைகள் உயர்ந் தாலும், பிற பொருட்களைவிட உணவுப் பொருட்களின் விலை குறைந்தே இருந்ததால் தொழிலாளர்களோ, ஏழைகளோ துயருற வில்லை. ஆனால் நாட்டின் மொத்த ஆக்கத்தில் கூலிகளின் விகிதம் குறைந்தே காணப்பட்டது. எனவே இக்காலம் செழிப்பான கால மாகக் கருதப்பட்டது. விலைவாசிகளின் உயர்வால் உற்பத்தி பெருகியது. பல தொழில்களில் முதலீடு செய்வது அதிகரித்தது. தொழிலாளர்கள் நிலை கூலி விகித உயர்வால் நன்கமைந்தது. உணவுப் பொருட்களின் விலை சற்றே கூடியது. வேலையின்மை கூடியிருந்தும் 1911-ல் ஏற்பட்ட வேலையின்மைக் காப்பீட்டால் அதன் பாதக விளைவுகள் அதிகரிக்கவில்லை.

முதல் உலகப்போர்க் காலங்களில் போருக்கான பொருட்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு முதலிடம் தரப்பட்டு பிற உற்பத்திகள்

கட்டுப்பாடு செய்யப்பட்டதாலும், செலாவணித்தாட்கள் வெளியீடு கூடியதாலும் விலைவாசிகள் ஒரு நூற்றுண்டாகக் காணப்படாத அளவுக்கு உயர்ந்தன. மொத்த விலைகளில் 140 சதவீதம் உயர்வு காணப்பட்டது என்றுலும் ஐரோப்பாவிலுள்ள நாடுகளைக் காட்டிலும் குறைந்தே இருந்தது. வாழ்க்கைச் செலவு 85லிருந்து 110 சதவீதமாக உயர்ந்தது. கூலி விகிதங்கள் கூடினுலும் வாழ்க்கைச் செலவு கூடிய அளவில் அல்லது வேகத்தில் கூடவில்லை. 1920-ல் விலைகள் முன் காலத்தைக் காட்டிலும் 225 சதவீதம் உயர்ந்திருந்தன. 1920 முதல் 1924 வரை மொத்தம் 700000000 பவுன் மதிப்புள்ள செலாவணித் தாட்கள் புழக்கத்தில் குறைக்கப்பட்டன.[1] பணவீக்கம் ஏற்பட்டது. செலாவணித் தாட்கள் முதலில் மாற்றுரிமை கொண்டதாயும் பின்னர் அது இயலாததாயும் ஆயிற்று. அது போழ்து தென்னுப்பிரிக்கத் தங்கச் சுரங்கங்களில் உற்பத்தி குறைந்தது என்றுலும்கூடச் செலாவணித் தாட்கள் மாற்றுரிமையற்றதால் அவை விலைவாசிகளின் ஊசலாட்டத்தை நிர்ணயிக்கும் காரணிகளாக இல்லை. இராணுவ, கப்பற்படைத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய ஆரம்பித்ததால் தேவைப்பட்ட பொருட்களின் உற்பத்தி தடைப்பட்டுக் குறைந்தது. பிறநாடுகளிலிருந்து உணவு இறக்குமதி தடைப்பட்டதால் உற்பத்தியளவு குறைவுபட்டது. ஜெர்மனியின் நடவடிக்கைகளால் பிரிட்டனின் கப்பல்களுக்கும், சரக்குகளுக்கும் ஈட்டுறுதிச் செலவு அதிகரித்தன. இவைகளனைத்தும் விலைவாசிகளை மேலும் கூட்டியது. பல பொருட்களின் விலையை அரசு நிர்ணயம் செய்ததுடன் சிலவற்றில் பங்கீட்டு முறைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. குறியீட்டு எண்களை வாணிபக் கழகம் ஏற்படுத்தி, வேண்டும் வரையறைகளை ஆர்வத்துடன் ஏற்படுத்தியது. "இப் பொது விலைமட்டம் உயர்ந்ததால் தொழிலாளர் இனம் எவ்வாறு பாதிக்கப்பட்டது என்று எளிதில் கூற இயலாது. ஆனுல் வர்ணிக்க முடியாத அளவு உயிர்ச்சேதங்களும், நோய்களும், அங்கஹீனங்களும், பலக்குறைவும் போரின் விளைவேயன்றி விலை உயர்வால் அல்ல".[2] குத்தகைகள் அல்லது வாடகைகளும், உணவுப் பொருட்களின் விலையும் சீராக்கப்பட்டன. முழு வேலைவாய்ப்பு இருக்கவில்லை. அலுவலர்கள், எழுத்தர்கள், வேறு உத்தியோகஸ்தர்களின் சம்பளம் மாற்றமின்றி இருந்ததால், தொழிலாளர்களின் கூலி மாறுபட்டு உயர்ந்து வந்ததால் தொழிலாளர்களை விட மற்றவர்கள் அதிகம் அல்லற்பட்டனர்.

1920க்குப் பிறகு விலைகள் திடீரெனச் சரிந்தன. ஆனுல் 1921-லிருந்து நிதானமாக இறங்கின. 1925-ல் பிரிட்டன்

1. English Economic History G.W S. P. 327.
2. English Economic History G.W.S. P. 328.

மீண்டும் பொன் திட்டத்தைக் கைக் கொண்டு பவுன் டாலர் விகிதம் சமன் செய்யப்பட்டு பணவாட்டக் கொள்கை கடுமையாகக் கைக் கொள்ளப்பட்டது. 1924 முதல் 1932 வரை விலைகள் கீழிறங்கின. 1929க்குப் பின் பணக்கூலி குறைந்தும், உண்மைக் கூலி 1924 முதல் 1933 வரை கூடவும் செய்தது. ஆனால் 1931-ல் பொன் திட்டம் மீண்டும் கைவிடப்பட்டது. 1937-ல் பணக் கூலி 1924ஆம் ஆண்டு அளவினதாகவும், உண்மைக் கூலி குறைந்து கொண்டும் சென்றன. தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கைத்தரம் 1937-ல் முதல் உலகப்போர்க் காலத்தை விட 30 சதவீதம் உயர்ந் திருந்தது. விலைவாசி உயர்வாலும், உற்பத்திப் பெருக்கத்தாலும் நாட்டின் மொத்த ஆக்கம் கூடியே நின்றது. இரு போர்க் காலங்கட் கிடையில் விலைகள் இறங்கு முகமாயின. அதற்குக் காரணம் இரண்டாம் உலகப்போர் துவங்கும்வரை இருந்த வேலையின்மையும், விலைகளின் வீழ்ச்சிக்கு இணையாகத் தயாரிப்புச் செலவுகள் குறை யாததும் ஆகும். உற்பத்திச் செலவுகளைக் குறைத்து மலிவு விலை யில் தயாரிக்கத் தொழிலதிபர்கள் தங்கள் தொழிலமைப்புகளை மாற்றியமைத்தும், கூலிக்குறைவு செய்தும், புது இயந்திரங்களைப் புகுத்தியும் வேலையின்மையை மறைமுகமாக அதிகரிக்கவும் செய்தனர். கூலிக் குறைப்புத் தொழில் அமைதிக்கும் பங்கம் ஏற்படுத்தியது. விலைக் குறைப்புகள் தேசியக் கடனை அதிகரிக்கச் செய்தன. மேலும் மேலும் கடன்கள் பெறப்பட்டன.

1939-1945 இரண்டாம் உலகப்போர்க் காலங்களில் விலை மட்டம் மேலும் உயர்ந்தன. உணவுப் பொருட்களின் விலை கூடி யதைவிடப் பிற பொருட்களின் விலைகள் அதிகம் கூடின. போர்க் காலங்களில் அதிக விலைகளைக் கட்டுப்படுத்துவதை அரசு நோக்க மாகக் கொண்டது. மக்களிடமிருந்த அதிகப் பணத்தை வரி விதிப்புகள், தேசிய சேமிப்புப் பத்திரங்கள், பாதுகாப்புப் பத்திரங்கள் போன்றவை மூலம் அரசு பெறவாரம்பித்தது. உத்தரவுகள் மூலம் சாதாரணப் பொருட்களின் விலை நிலையாக்கப்பட்டு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. உணவு விலை, அளவு, பங்கீட்டுத் திட்டத்தின் மூலம் வரையறைக்குட்படுத்தப்பட்டது. வீட்டு வாடகை கட்டுப் பாடு செய்யப்பட்டது. 1945 முதல் நிதானமாக விலைகள் உயர்ந்து வருகின்றன என்பது தெரிந்ததே. போர்க் காலங்களில் 140 மில்லியன் பவுனாயிருந்த் தனியார் சேமிப்பு 1945-ல் 1270 மிலியன் பவுனாக உயர்ந்தது. இது அரசின் வருமானத்தில் பெரும் பங்காகும். 1948-49-ல் பொருட்களின் நுகர்ச்சி கூடியது. 1938ஐ விட 1950-ல் வாழ்க்கைத் தரத்தின் சராசரி அளவு சற்றே கூடியது.

நிலையான விலை மட்டத்துடன் இணைந்த சீரான பொருளாதாரத்தைச் சீரான நாட்டு உற்பத்தியுடன் இணைந்த நீண்ட கால வளர்ச்சியுடனும், ஒத்த பண 'வருவாய் உயர்வுடன் கூடிய வருமானக் கொள்கையின் மூலமே செய்ய இயலும் என்று அரசு ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. எனவே உற்பத்தித் திறன், விலைகள், வருமானம் ஆகியவற்றில் கொள்கைகளை உருவாக்கிட 1964-ல் நிர்வாகிகள், தொழிலாளிகள் ஆகியோருடன் கலந்து 1964, டிசம்பரில் அரசு, நிர்வாகம், தொழிற் சங்கங்களின் கொள்கைகள் யாவை என்பதை விளக்கி ஒரு அறிக்கையை உருவாக்கியது.

விலைகள், வருமானம் பற்றிய நிலைகளை ஆராய்ந்து அரசுக்கு ஆலோசனை கூறுவதற்கும், அறிக்கைகளைத் தயாரிக்கவும் ''தேசிய வருவாய்கள், விலைகள் வாரியம்'' (National Board for Incomes and Prices) ஒன்று 1965, ஏப்ரலில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1969, ஆகஸ்ட் வரை அது 120 அறிக்கைகளை வெளியிட்டுள்ளது. 1965-ல் பிரிட்டிஷ் தொழில் கூட்டும், தொழிற்சங்க மகாசபையும் அரசுடன் ஒத்துழைக்க விருப்பம் தெரிவித்தன. அதன்படி 'வருமுன் அறிவிக்கும் முறை' (Early warning) உருவாயிற்று. விலைகள், கூலிகள் பற்றி அரசு நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கு வசதியாக முன்னதாகவே சூழ்நிலையை அறிவிக்கும். சம்பந்தப்பட்ட துறைகளுக்கும், தொழிற் சங்கங்கட்கும் அறிவிக்கப்பட்டு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. என்றாலும் வருவாய்க் கொள்கை பல மாற்றங்களை அடைந்தது. 1967, நவம்பரில் ஸ்டர்லிங் நாணயக் குறைப்புக்குப் பின்னர், சம்பள உயர்வுக்கு ஆண்டுக்கு 8½ சதவீதம் உச்ச வரம்பு ஏற்பட்டது. என்றாலும் அதிக உற்பத்திக் கூலியாகத் தரப்படும் சம்பளம் விதிவிலக்குப் பெற்றது.

1966-ல் அரசு, விலைகள், வருவாய்ச் சட்டப்படி சில அதிகாரங்களைப் பெற்றது. வருவாய் அல்லது சம்பள உயர்வை மூன்று மாதங்கட்கு அரசு தள்ளிவைக்கும் அதிகாரம் பெற்றது. தேசிய விலைகள், வருவாய் வாரியம் தீர்ப்பு செய்த பிறகுங்கூட 1967-ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி மூன்று மாதங்களும் 1968-ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி எட்டு மாதங்களும் தள்ளி வைப்புச் செய்யலாம். வாரியப் பரிந்துரைப்படி இலாப ஈவு, வாடகை, பொருட்களின் விலைகள் ஆகியவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்யவும் அதிகாரம் பெற்றது. 1969 உடன் இச் சட்டங்கள் முடிவுற்றாலும் தொடர்ந்து அமுலிலிருக்க அரசு விரும்பியுள்ளது.

18. ஏற்றுமதிகளும் வெளிசெல் முதலீடுகளும்

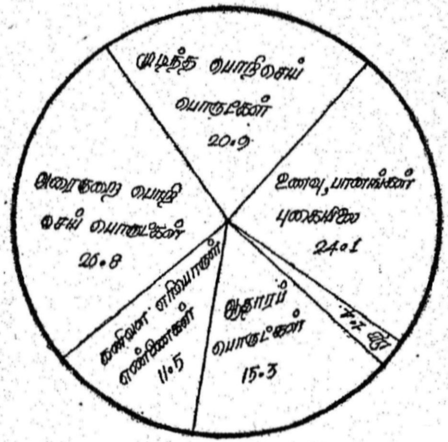
[Exports and Foreign Investments]

ஏற்றுமதிகள் :

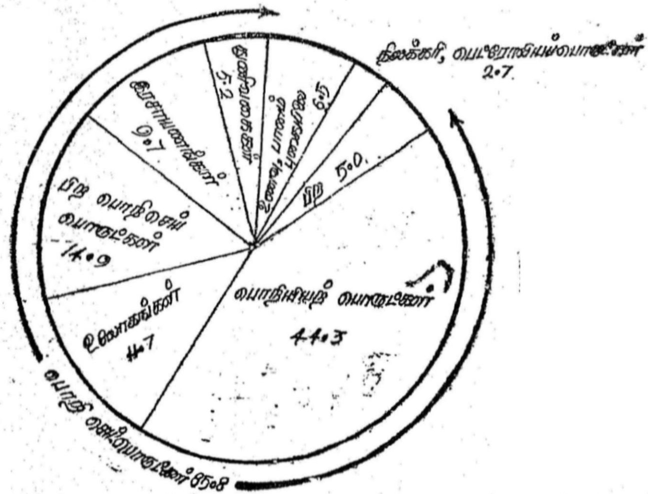
பிரிட்டனின் தொழில் வளர்ச்சி காரணமாக உற்பத்திப் பொருட்களின் அளவு அசுரவேகத்தில் உயர்ந்தது. எனவே, ஏற்றுமதி அளவு அதிகரித்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டில் பிரிட்டன் பன்னுட்டு வாணிபத்தில் உயர்ந்த நிலையை அடைந்தது. அதற்கு ஊக்கம் தரும் வகையில் ஏற்றுமதி இறக்குமதித் தடைகள் பல நீங்கியிருந்தன. பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் இறுதியில் உலக வாணிபத்தில் 33 சதவீதம் பிரிட்டனின் பங்காக இருந்தது. ஆனால் அதன் நிலை பின்பு ஜெர்மனி, ஐக்கிய நாடுகள் போன்ற நாடுகளால் பாதிக்கப்பட்டது. உலக அரங்கில் அதன் ஏற்றுமதி இறக்குமதி தளர்ச்சியுற்றது. அதன் ஏற்றுமதியளவு உலக வாணிபத்தில் 1914-இல் 30 சதவீதமாகவும், 1929-ல் 24 சத வீதமாகவும், 1937-ல் 22 சதவீதமாகவும் குறைந்தது, இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு 1950-இல் 25 சதவீதமாகக் கூடி, 1957-இல் 18 சதவீதமாகக் குறைந்தது. பின்னர் ஏற்றுமதி அளவைக் கூட்டி அயல்நாட்டுச் செலுத்து நிலையைச் சீரானதாக்கப் பல திட்டங்களை உருவாக்கிப் பொருளாதார உயர்வைத் தன் இலட்சியமாகக் கொண்டது. படிப்படியாகப் பொருளாதார மேம்பாடடைந்தும் வருகிறது. அதற்கு அரசின் நடவடிக்கைகள் முக்கியக் காரணங்களாகும். உலக மக்கள் தொகையில் 2 சத வீதமே உள்ள பிரிட்டன் பன்னுட்டு வாணிபத்தில் மூன்ருவது பெரிய இடத்தை வகிக்கிறது. 1968-இல் உற்பத்திப் பொருட்களில் பன்னுட்டு வாணிபத்தில் பிரிட்டனின் பங்கு 11 சதவீதமாகும். அதன் ஏற்றுமதி, வெளிநாடுகளில் உள்ள முதலீடுகள் (Foreign Investments) இவற்றின் வருவாய் நாட்டின் மொத்த ஆக்கத்தில் ஐந்து பங்காகும். அதன் முக்கிய ஏற்றுமதிகள் இயந்திரங்கள்,

1968-ல் ஏற்றுமதி இறக்குமதிப் பொருள்கள்

(மொத்த மதிப்பின் சதவீதம்)



இறக்குமதிகள்



ஏற்றுமதிகள்

படம் 9.

(மூலம் - பிரிட்டன் 1970 - கையேடு)

கப்பல்கள், சாலை, இருப்புப்பாதை வாகனுதிகள், விமானங்கள், உலோகப் பொருட்கள், இரசாயனப் பொருட்கள், துணிகள் ஆகும். பல்வேறு தொழில்களில் உற்பத்திப் பொருட்களின் ஏற்றுமதியளவு முன் பகுதிகளில் விரிவாகக் கூறப்பட்டுள்ளன.

நாட்டின் ஏற்றுமதியளவு 1938-இல் 471 மிலியன் பவுனுக வும், 1947-ல் 1142 மிலியன் பவுனுகவும், 1957-இல் 3325 மிலியனுகவும், 1965-இல் 4728 மிலியன் பவுனுகவும், 1968-இல் 6176 மிலியன் பவுனுகவும் உயர்ந்துள்ளது. இறக்குமதியளவு 1938-ல் 919 மிலியன் பவுனுகவும், 1947-ல் 1802 மிலியன் பவுனுகவும், 1957-ல் 4076 மிலியன் பவுனுகவும், 1965-ல் 5751 மிலியன் பவுனுகவும், 1968-ல் 7754 மிலியன் பவுனுகவும் கூடியது. இவை நாட்டின் மொத்த ஆக்கத்தை வெகுவாகப் பாதிக்கக் கூடியவையாகும். பிரிட்டனின் இறக்குமதிகளில் முக் கியமான உணவுப் பொருட்களின் அளவு 1954-ல் 39 சதவீதத் திலிருந்து, 1968-ல் 24 சதவீதமாகவும், உற்பத்திப் பொருள் களுக்குத் தேவையான பொருட்களின் அளவு 1954-ல் 30 சத வீதத்திலிருந்து 1968-ல் 15 சதவீதமாகவும் குறைந்ததிலிருந்து உணவு உற்பத்தியும் உற்பத்திக்குத் தேவையான பொருட்களின் உற்பத்தியும் கூடி வருகின்றதென்பதைக் காட்டுகின்றன. இதற்குக் காரணம் உணவுப் பொருட்களின் அதிகரிப்பும், செயற்கைப் பொருட்களைத் தொழிலில் அதிகம் உபயோகப்படுத்துவதும், தொழில்களின் விருத்தியுமாகும். மேலும், உற்பத்திப் பொருட்களின் (Manufactured goods) இறக்குமதியும் குறைந்துவருகிறது.

ஏற்றுமதிகளைப் பொறுத்தமட்டில் ஐந்தில் ஆறு பங்கு உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருட்களே ஆகும். 1968-ல் மொத்த ஏற்றுமதியில் இது 44 சதவீதமாகும். சமீபகாலத்தில் இயந்திரங்கள், மின்சாதனங்கள், சாலைவாகனங்கள், உழுகருவிகள், விஞ்ஞானக் கருவிகள் முதலியவற்றின் ஏற்றுமதியும் இரசாயனப் பொருட்களின் ஏற்றுமதியும் கூடியுள்ளன. உலோகங்கள், துணிவகைகளின் ஏற்றுமதியளவு குறைந்துள்ளது. நிலக்கரி, பெட்ரோலியப் பொருட் களும் அதிகமில்லை. ஐக்கிய நாடுகள் 1957-லிருந்து பிரிட்டனின் முக்கிய ஏற்றுமதி இறக்குமதி நாடாகும். வட அமெரிக்கா, லத்தீன் அமெரிக்கா, சோவியத் யூனியன், கிழக்கு ஐரோப்பா, ஜப்பான் போன்ற நாடுகட்குப் பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி கூடியுள்ளது.

ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பொருட்களை மீண்டும் பிரிட்டன் மறு ஏற்றுமதி (Re-export) செய்துவருகிறது. இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருட்களை அதே நிலையிலும், சிறிது மாற்றியும் அனுப்புகிறது. இது ஒரு நூற்றுண்டாகச் செய்யப்பட்டு வந்தது. கடந்த ஐம்பது

ஆண்டுகளாக இது மந்தமடைந்தது. பொதுநல நாடுகளிலிருந்து வந்த பொருட்களைக் கலப்பு செய்தும் சுத்தம் செய்தும் மீண்டும் அடைத்தும் ஐரோப்பிய நாடுகட்கு அனுப்புகிறது. இரப்பர், உரோமம், தேயிலை, இரும்பு தவிர்த்த பிற உலோகங்கள், உரோமத்துடன் கூடிய தோல்கள் (Fur skin) போன்றவையே மறு ஏற்றுமதி செல்யப்படும் பொருட்களாகும். தற்போது விமான இயந்திரங்களைப் பழுது பார்த்தும், சுத்தப்படுத்தியும் அனுப்புகிறது. 1957-ல் மறு ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 133 மிலியன் பவுனும், 1968-ல் 218 மிலியன் பவுனுமாகும். பிரிட்டனின் ஏற்றுமதியை விட இறக்குமதி அதிகம். எனினும் அதன் வித்தியாசம் புலனுகா பரிமாற்றம் (Invisible Transaction) மூலமாக வெளிநாட்டினருக்குச் செய்து தரப்படும் வசதிகள் அல்லது வெளிநாட்டில் செய்துள்ள முதலீடுகளின் பலன் மூலம் சரிசெய்யப்படுகின்றது. ஏற்றுமதி இறக்குமதிகளை அநேகமாகத் தனியார் நிறுவனங்களே செய்கின்றன. ஏற்றுமதி வியாபாரிகள் மூலம் சிறு நிறுவனங்கள் தங்கள் வாணிபத்தை நடத்துகின்றன. நாணயமாற்றுக் கட்டுப்பாட்டுக் கொள்கைக்கு (Exchange Control Policy) உட்பட்டே இறக்குமதி ஏற்றுமதி பிரிட்டனுக்கும் ஸ்டர்லிங் நாடுகட்கும் நடைபெற வேண்டும் என்று கட்டுப்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1939-ஆம் ஆண்டு இறக்குமதி, ஏற்றுமதி, சுங்க அதிகாரங்கள் (பாதுகாப்புச்) சட்டத்தின்படி (Imports, Exports, Customs Powers) [Defence] Act 1939) வாணிபக்கழகம் பொருட்களின் ஏற்றுமதி, இறக்குமதியைத் தடை செய்ய, ஒழுங்கு செய்ய அதிகாரம் பெற்றுள்ளது. ஸ்டர்லிங் நாடுகட்கு வெளியில் உள்ள நாடுகளுக்கு அனுப்பப்படும் ஏற்றுமதிப் பொருட்களுக்கு உரிய முறையில் பணம் தரப்படுவதற்கான நடவடிக்கைகளைத் தவிர பிரிட்டனில் ஏற்றுமதிகளுக்கு எவ்வித அரசாங்கத் தடைகளும் கிடையாது. ஆனாலும் ஏற்றுமதிகளுக்குக் கீழ்க்கண்ட சில கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தியுள்ளது.[1]

1. இராணுவ, மற்றும் மிக முக்கியமான பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்வதற்குக் கட்டுப்பாடு.

2. உற்பத்திக் குறைவான பொருட்களைக் குவித்து வைப்பதற்குக் கட்டுப்பாடு.

3. விலை மதிப்புள்ள பொருட்கள் (வைரங்கள் போன்றவை) வடிவில் ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பெரும் மூலதனங்களைத் தடுக்க நாணயமாற்றுக் கட்டுப்பாட்டுக்கு உதவும் கட்டுப்பாடு.

1. Britain 1970—Official Hand Book. P. 389, 390

4. டாலர் நாணயச் செலவில் பெறப்பட்ட சில பொருட்களில் மறு ஏற்றுமதிக்கான கட்டுப்பாடு.

5. அரசாங்க உதவி பெறப்பட்டு உள்நாட்டு உபயோகத் துக்கு உற்பத்தியான பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்யக் கட்டுப்பாடு.

6. தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கலைப்பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்யத் தடை.

7. கால்நடை நலன் பேணவும் காப்பாற்றவும் குதிரைகள், ஆடுகள், பன்றிகள் கால்நடைகளை உயிருடன் ஏற்றுமதி செய்யக் கட்டுப்பாடு.

கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்ட பொருட்களையும் அனுமதி பெற வேண்டிய பொருட்களையும் தவிர்த்துப் பிற பொருட்களை எங்கு வேண்டுமானாலும் ஏற்றுமதி செய்யலாம். சில பொருட்களுக்குப் பொது அனுமதி அளிக்கப்பட்டும் உள்ளது. அனுமதியின்றிப் பொதுநல நாடுகள், அயர் குடியரசு, தென்னாப்பிரிக்கா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஆகியவற்றிற்கு அணுசக்திப் பொருட்கள், சாதனங்கள், ஆயுதங்கள், வெடி மருந்துகளைச் சில நிபந்தனைக் குட்பட்டு அனுப்பலாம்.

அரசு ஏற்றுமதிகட்கு உதவித்தொகை அளிப்பதில்லை. ஆனால் தயாரிப்பாளர்கட்கும், வணிகர்களுக்கும் ஆலோசனைகள் அறிவுரை கள் வழங்கியும், வெளிநாட்டில் வாணிப வசதி, அங்காடிகள் உள்ள இடங்களைப்பற்றி விவரங்கள் தந்தும், காப்பீடு வசதிகள் செய்தும் வெளிநாட்டு வாணிப விருத்திக்கு ஏற்ற சூழ்நிலையை அரசு உருவாக்கி உதவுகிறது. ஏற்றுமதியாளர்கள் பிரிட்டன் நெடுகிலும் உள்ள வாணிபக் கழக அலுவலகங்களையும், வெளிநாடு களில் உள்ள பிரிட்டிஷ் தூது அலுவலகங்களையும் வாணிப உதவிக்கும் ஆலோசனைக்கும் தொடர்பு கொள்ளலாம். அவ்வலுவ லகங்கள் வாணிபக் கழகத்துக்கு வர்த்தக சம்பந்தமான விவரங் களைத் தந்துதவுகின்றன. வெளிநாட்டு அலுவலகங்கள் அவ் வட்டாரங்களில் நிலவும் பொருளாதார, வாணிப நிலை, தேவை மிகும் பொருட்கள் பற்றித் தெரிவிக்கிறது. வணிகர்கட்கு அந் நாட்டின் அரசால் ஏற்படும் வாணிப சம்பந்தமான சிக்கல்களைத் தீர்த்து வைக்கவும் உதவுகிறது. அவை பிரிட்டிஷ் பொருட்களுக் குத் தகுதியான அங்காடிகள், வாணிபத்துக்கான வாய்ப்புக்கள் போன்ற விபரங்களையும் தெரிவிக்கின்றன. தற்போது வாணிபக் கழகத்தின் ஏற்றுமதி வாணிபப் பிரிவில் எந்த நாட்டுடன் ஒருவர் வாணிபம் செய்ய விரும்புகிறாரோ, அந்நாட்டினைப் பற்றிய ஏற்றுமதிக்

கான உரிய பொருட்கள் யாவை, அங்குள்ள அங்காடிகள், நிறுவனங்கள் பற்றிய தரம், அந்நாட்டில் உள்ள வாணிப வழி முறைகள் போன்ற முழு விவரங்களையும் காணலாம். பிரிட்டனின் வெளிநாட்டுத் தகவல் நிலையங்கள் முழுவதும் பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி அபிவிருத்திக்காகப் பெரும் சேவை செய்கின்றன. அமைப்பின் காரணமாகத் தங்கள் பொருட்களை வெளிநாடுகளில் விற்க இயலாது அவதிப்படும் ஏற்றுமதியாளர்களுக்கு உதவுமுகத்தான் 1967-ல் நவம்பர் மாதம் வாணிபக் கழகத்தின் கடனுதவியாலும், தனியார் முதலீட்டாலும் வெளிநாட்டு விற்பனைக்கழகம் (Overseas Marketing Corporation) ஒன்றமைக்கப்பட்டது. இது வெளி நாடுகளுக்குச் சரக்குகளை விற்பதற்கும் ஏற்றுமதி செய்வதற்கும் உதவி செய்கிறது. ஏற்றுமதியாளர்கள் மூலம் சிறு உற்பத்தியாளர்கள் பொருட்களை லாபம் பெறும் வகையில் ஏற்றுமதி செய்து விற்பதற்காக 1967-ல் ஏற்றுமதி விற்பனை பங்குதாரர் திட்டத்தை (Export Marketing Partnership Scheme) விற்பனைக்கழகம் (Institute of Marketing) நடாத்த வாணிபக் கழகம் உதவுகிறது.

ஏற்றுமதி நாணய உறுதியளிப்புத் துறை (Export Credits Guarantee Department—ECGD) வாணிபக் கழகத் தலைவருக்குப் பொறுப்பான அரசாங்கத் துறையாகும். அது வெளிநாட்டு வாணி பத்தில் ஏற்றுமதியாளர்கட்கு ஏற்படும் ஆபத்துகளுக்குக் காப்பீடு செய்தும், அவர்களுக்குப் பணவுதவி செய்த வங்கிகளுக்கு உறுதிப் பாடு தந்தும் உதவுகிறது. நாட்டின் ஏற்றுமதியில் மூன்றில் இரண்டு பங்கு இத்திட்டத்தால் பாதுகாக்கப்பட்டுள்ளது. இத் துறை அரசின் செலவின்றியும், ஏற்றுமதியாளர்கட்கு உதவித் தொகை தராமலும், தானியங்கியாகச் செயல்படுகிறது. வாங்குபவர் பணம் தராமை, வெளிநாட்டு அரசின் நடவடிக்கைகளால் பிரிட்ட னின் ஏற்றுமதியாளர்கட்குப் பணம் வந்து சேருவதில் தடை அல்லது தாமதம், வெளிநாடுகளில் ஏற்பட்ட திடீர் இறக்குமதிச் சட்டங்கள், பிரிட்டனுக்கும் அந்நாட்டுக்கும் போர், பிரிட்டனில் ஏற்றுமதிக்கான அனுமதி ரத்து, அல்லது புதுப்பிக்கப்படாமை, ஏற்றுமதியாளர் அல்லது பெறுபவரின் சக்திக்கப்பாற்பட்ட காரணங்களால் ஏற்படும் ஆபத்துக்களுக்கும், கப்பலில் உள்ள சரக்குகளின் ஏற்ற இறக்கம் அல்லது மார்க்கத்தில் மாற்றம் போன்ற காரணங்களால் ஏற்படும் சிரமங்களுக்கு மட்டுமே இத்துறை பாதுகாப்பு அளிக்கிறது. கப்பலில் சரக்கு ஏற்றப்பட்டதி லிருந்து அல்லது ஒப்பந்தம் ஏற்பட்ட நாளிலிருந்து பாதுகாப்பு தரப்படுகிறது. மேலும் காலம், பாதுகாப்பின் அளவு, பொருட்களின் தரம் போன்றவை ஒப்பந்தங்களின அடிப்படையில் வேறுபடும். பிரிட்டிஷ் தேசிய ஏற்றுமதிக்குழு (British National Export

Council) 1964-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் அரசால் ஏற்படுத்தப் பட்டது. அதில் தொழில், வாணிபம், வங்கி ஆகியவற்றின் பிரதி நிதிகள் அங்கத்தினர்களாவர். இது பன்னிரண்டு பிராந்தியக்குழுக் களுடன் தொடர்பு கொண்டு ஆப்பிரிக்கா, ஆசியா, ஆஸ்திரேலியா, கரீபியன், இஸ்ரேல், லத்தீன் அமெரிக்கா, மத்தியக் கிழக்கு, நியூசிலாந்து, ஐரோப்பா, கனடா, தென் ஆப்பிரிக்கா, ஐக்கிய நாடுகள் ஆகியவற்றுடன் ஏற்றுமதி அபிவிருத்திக்காக உழைக் கின்றது. இக்குழு ஏற்றுமதி துரிதமாக நடக்கவும், குறிப்பிட்ட அங்காடிகளில் உள்ள அமைப்புக்களுக்கு ஆலோசனை கூறவும், ஏற்றுமதிக்கான குறிக்கோள் ஏற்படுத்தவும், ஏற்றுமதி வணிகத் தூதுக் குழுக்களை அனுப்பவும் ஏற்பாடுகளைச் செய்யும். ஏற்றுமதி களை ஊக்குவிக்கத் தொழிலுக்கான அரசியாரின் பரிசு (Queen's Award to Industry) 1966-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது.

வெளிசெல் முதலீடுகள் : (Foreign Investment)

இவ்வாறாக, பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி, அபிவிருத்தி செய்யப் படுவதன் மூலமும் ஒழுங்கு செய்யப்படுவதன் மூலமும் ஏற்படும் வாணிப வளர்ச்சி, தொழில் வளர்ச்சியை ஏற்படுத்தியும் உற்பத்திப் பெருக்கத்துக்கு ஊக்கத்தையும் தருகிறது. இவை தவிர பிரிட்டனின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மேலும் பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப் பட்டுள்ளன. ஏற்றுமதியாகும் பொருட்களைவிட அதிகமாக இறக்குமதி செய்வதன் காரணமாக ஏற்படும் வித்தியாசத்தைச் சரிக்கட்டுதற்காக பிரிட்டன் தன் நாட்டுக்கு வரும் வெளியார்களை அல்லது வெளிநாட்டு மூலதனங்களுக்குத் தேவையான வசதிகளை ஏற்படுத்தியும், வெளிநாடுகளில் முதலீடுகள் செய்தும் புலனாகாப் பரிமாற்றத்தை அதிகரித்து வருகிறது. 1968-ல் பிரிட்டனில் வெளியார் மூலதனம் 573 மிலியன் பவுனாகும். போருக்குப்பின் ஐக்கிய நாடுகளிலிருந்து வரும் மூலதனம் பெருகி வருகிறது.

போருக்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட புனரமைப்புக்களுக்குப் பின்னர் வெளிநாடுகளின், குறிப்பாகப் பொதுநல நாடுகளின் அபிவிருத்தி களுக்கு முதலீடு செய்யும் அளவுக்குத் தன் நிலையை மீண்டும் பெற்றது. 1946 முதல் 1958 ஏப்ரல் வரை பொதுநல நாடுகளும் குடியேற்ற நாட்டு அரசுகளும் இலண்டன் மூலதன அங்காடியில் 292 மிலியன் பவுன் கடன் பெற்றுள்ளன. அந்நிதி வெளிநாடுகளின் பொது அபிவிருத்திப் பணிகளுக்குச் சம்பந்தப்பட்ட அரசுகளால் செலவிடப்படும். வெளிநாடுகளில் தனியார் முதலீடுகள் பல வழிகளில் செய்யப்படுகின்றன. இலண்டன் மூலதன அங்காடியில் அரசுகள் எவ்வாறு கடன் பெறுகின்றனவோ அதேபோல் தனியாரும் பெற்று வெளிநாடுகளில் முதலீடு செய்வது; வெளிநாடுகளில் துணை

நிறுவனங்களை ஏற்படுத்துவதற்காக முதலீடு செய்வது; வெளிநாடுகளில் பெறும் இலாபத்தை மீண்டும் முதலீடு செய்வது; (Ploughing back the profit) போன்ற பல வழிகளில் வெளிநாடுகளில் முதலீடுகள் செய்யப்படுகின்றன. 50,000 பவுனுக்கு மேல் உள்ள தொகைக்கு ஐக்கிய அரசின் சம்மதம் பெறவேண்டும். 1957-ல் புதிதாக முதலீடு செய்வதற்கு 97.8 மிலியன் பவுன் மதிப்புக்கு மனுக்கள் அரசால் அனுமதிக்கப்பட்டன. பொதுநல நாடுகளில், ஸ்டெர்லிங் நாணய நாடுகளில் அபிவிருத்தியைப் பொதுநல அபிவிருத்தி நிதி நிறுவனம் (Common wealth Development Finance Company) கவனித்து வருகிறது. பொதுநல நாடுகளின் அபிவிருத்திக்குப் பிரிட்டன் தனியார் வெளிசெல் முதலீடுகள் தனியார் தொழிற்றுணிவுகளில் முதலீடு செய்யப்படுவதும், ஏற்கெனவே உள்ள தொழிற்றுணிவுகளில் கிடைக்கும் இலாபத்தை மீண்டும் அதிலேயே முதலீடு செய்வதும் பெரிதும் உதவுகின்றன. 1957-ல் ஏற்பட்ட நிதிச்சட்டப்படி (Finance Act) வெளிநாடுகளில் தொழில் செய்யும் நிறுவனங்களுக்கு, அவை வெளிநாடுகளில் சம்பாதிக்கும் இலாபத் தொகைக்கு பிரிட்டனில் வருமானவரி, இலாபவரி போன்றவை விதிக்கப்படுவதில்லை. அவற்றின் பெரும் வருமானத்தைத் துல்லியமாக அளவிடுவதும் இயலாது. ஸ்டர்லிங் நாணய நாடுகளல்லாத நாடுகளில் முதலீடு செய்யத் தேவையான நாணயமாற்று கட்டுப்பாட்டின் அனுமதியும், புதிதாக முதலீடு செய்வதற்கு மூலதன அளிப்பு அனுமதியும் தேவைப்படுவது போலவே, டாலர் நாணய நாடாகிய கனடாவில் முதலீடு செய்ய அனுமதிகள் தேவை. பொருளாதார விருத்திக்காகச் செயல்பட ஐக்கிய அரசில் முதலீடு செய்வோர்கள் பங்கு கொள்ளுதற்குப் பல வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

தனியார் முதலீடுகள் கனடாவில் 1954-ல் 44 மிலியன் பவுனும், 1955-ல் 32 மிலியன் பவுனும், 1956-ல் 30 மிலியன் பவுனும் அனுமதிக்கப்பட்ட தொகைகளாகும். ஐக்கிய நாடுகளிலும், பிற நாடுகளிலும் குறைந்த தொகைகள் முதலீடு செய்ய அனுமதிகள் தரப்பட்டுள்ளன. 1966-ல் பிரிட்டனின் மூலதனம் ஆஸ்திரேலியா, தென் ஆப்பிரிக்கா, நியூசிலாந்து, அயர் குடியரசு ஆகிய நாடுகளில் அதிகம் செல்வதைக் கட்டுப்பாடு செய்யத் தானுகவே ஏற்படுத்திக்கொண்ட திட்டத்தைத் தவிர (Voluntary Programme) பிரிட்டனின் மக்கள் ஸ்டர்லிங் நாணய நாடுகளில் முதலீடு செய்வதற்கு எவ்விதத் தடையும் கிடையாது. ஏற்கெனவே உள்ள நிறுவனங்கள் தங்கள் இலாபத்தை மீண்டும் நேரடியாக முதலீடு செய்கின்றன. ஆனல் சில சமயங்களில் ஐக்கிய அரசின்

வெளியே உள்ள முதலீடுகள் செய்வோர்கள் கடன் வாங்கும் தொகை ஒரு ஆண்டுக்கு 50,000 பவுன்களுக்கு மேற்படுமானால் கருவூல (Treasury) அனுமதி பெற்றாகவேண்டும். இலண்டன் மூலதன அங்காடியில் பொதுநல அரசுகள் கடன் வாங்குவது சமீப காலமாகக் குறைய ஆரம்பித்துள்ளது. எனினும் 1950க்குப் பின் அது ஆண்டுக்குச் சராசரியாக 50 மிலியன் பவுனாகவே உள்ளது. ஸ்டர்லிங் நாணயப் பிரதேசங்களல்லாத நாடுகளில் நேரடியாக முதலீடு செய்வது அந்நாட்டு நாணயக் கடன் மூலம் நடைபெறுமானாலும், லாபத்தில் ஒரு பங்கு மீண்டும் முதலீடு செய்யப்படுமானாலும் அனுமதிக்கப்படும். மேலும் குறுகிய கால அளவில் ஐக்கிய அரசுக்கு அத்தகைய முதலீடு நன்மை பயக்கும் உறுதிப்பாடு இருக்குமானால் நாணயமாற்று வரையறைக்குட்பட்டுச் சில முதலீடுகட்கு அனுமதி வழங்கப்படும். வாணிபக் கழகம் 1967-ல் வெளி நாடுகளில் பிரிட்டிஷ் நிறுவனங்கள் செய்துள்ள தனியான நேரடி முதலீடு 267 மிலியன் பவுனாகும் (எண்ணெய்கள் தவிர்த்து) என்று மதிப்பிடு செய்துள்ளது. அதில் 53 சதவீதம் ஸ்டர்லிங் நாணய நாடுகளாகும். நீண்ட கால, குறுகிய கால முதலீடுகளும், மீண்டும் முதலீடு செய்யப்பட்ட இலாபத் தொகையும் இதில் அடங்கும். வெளிநாடுகளில் பிரிட்டனின் தனியாரின் நீண்டகால ஆதார (Portfolio investments) முதலீடுகளின் அங்காடி மதிப்பு 1968ம் ஆண்டின் இறுதியில் 5800 மிலியன் பவுனாகும் என்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. நேரடி முதலீடுகளின் மதிப்பு (Direct investments) [எண்ணெய்கள், காப்பீடுகள், வங்கிகள் தவிர்த்து] சுமார் 6105 மிலியன் பவுனாகும். எண்ணெய் நிறுவனங்களின் முதலீடுகளின் சுமாரான மதிப்பு 1650 மிலியன் பவுனாகும். பிரிட்டிஷ் காப்பீடு நிறுவனங்களின் மதிப்பு தெரியவில்லை, ஐக்கிய நாடுகளில் 1967 வரை இம் முதலீடுகள் 500 மிலியன் பவுனாகும். அந்நிறுவனங்கள் பொதுநல நாடுகளிலும், பிறநாடுகளிலும் விரிவாகச் செயல்படுகின்றன.

இவை தவிர பிரிட்டன் சமீபகாலங்களில் அபிவிருத்தியடைந்து வரும் நாடுகளில் அரசுக் கடனாகவும், நன்கொடையாகவும், பங்குகளாகவும், சமூகப் பொருளாதார, தொழில் அபிவிருத்திக்காக உதவித் தொகைகளையும், பல நோக்கு மான்யங்களையும் வழங்குகிறது. இத்தகைய கடன்களின் மதிப்பு 1968-ல் 739 மிலியன் பவுனாகும். புதிய அரசுகட்கான கடன் 60 மிலியன் பவுனாகும். பொதுநல நாடுகளின் அபிவிருத்திக் கழகம் செய்துள்ள முதலீடு 11 மிலியன் பவுனாகும். இவை தவிர பிரிட்டனுக்கு வெளி நாடுகளில் சொந்தமான சொத்துக்கள், தூதுவரகக் கட்டிடங்கள், இராணுவ தளங்களும் உள்ளன. வெளி நாடுகளுக்கு உதவித்

தொகையாக சராசரியாக ஆண்டுக்கு 200 மிலியன் பவுனை வழங்கி வருகிறது. 1968-ல் 210 மிலியன் பவுனை வழங்கியது. இது பிரிட்டனின் சார்பு நாடுகள், பொறுப்பில் உள்ள நாடுகளுக்கு நீண்ட காலமாகவே உதவும் பொறுப்பின் காரணமாக ஏற்பட்ட செலவாகும். 1968-ல் 171 பவுனை இருமுக உதவித் திட்டத்தின்படி பொதுநலச் சார்பு நாடுகளுக்கும் சுதந்திர நாடுகளுக்கும் வழங்கியது. பொருளாதாரச் சிக்கல் காரணமாகச் செலவுக் கட்டுப்பாடுகள் ஏற்பட்டாலும் இவை அளிக்கப்பட்டே வருகின்றன. இவை தவிர பிரிட்டனின் பணமதிப்புக் குறைவுக்குப் பின் உலக வங்கியில் பிரிட்டனின் மூல தனப் பங்கில் டாலர் மதிப்பைச் சரிசெய்ய ஒரு பங்குத் தொகையும், கென்னடி வட்டத்தின் ஒரு அம்சமான உணவு உதவித் திட்டத்துக்காக 22 மிலியன் பவுன் உதவித் தொகையாகவும், சிங்கப்பூர், மலேசியாவில் இருந்து பிரிட்டனின் படைகளைத் திரும்பப் பெற்றதனல் பொருளாதார உதவித் தொகையும், பிரிட்டனுக்கு ஏற்பட்டுள்ள பிற செலவுகளாகும்.

குடியேற்ற நாடுகளின் அபிவிருத்தி நலச் சட்டப்படி (Colonial Development and Welfare Act) குடியேற்ற நாடுகளுக்கும், பொது நல நாடுகளில் சார்பு நாடுகளுக்கும், சுதந்திர நாடுகளுக்கும் பொது நல நாடுகளின் அபிவிருத்திக் கழகம் வரவு செலவுத் திட்டங்கள், அபிவிருத்திப் பணிகட்கும், பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், தொழில் வளர்ச்சிக்கும் பிரிட்டன் தாராளமாக உதவுகிறது. தொழில் வளர்ச்சிக்காகத் தொண்டர்களையும் நிபுணர்களையும் அதன் செலவில் அனுப்பிவைக்கிறது. கல்வி வளர்ச்சிக்காக அந்நாடுகளிலிருந்து மாணவர்களையும், பயிலிகளையும் தருவித்துப் பயிற்சி தந்து உதவுகிறது. உலக வங்கியின் நிறுவனங்களுக்குப் பணம் தரும் நாடுகளில் ஐக்கிய நாடுகளுக்கு அடுத்த இடத்தைப் பிரிட்டன் வகிக்கிறது. 1950-ல் ஏற்பட்ட ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் அபிவிருத்தித் திட்டத்துக்கு (United Nations Development Programme) 40 மிலியன் பவுன் உதவியுள்ளது. பல நிபுணர்களையும், பயிற்சியிடங்களையும் மற்றெந்த நாடுகளுக்கும் மேலாகத் தந்து உதவியுள்ளது. 1968-ல் 1200 நிபுணர்களையும், 1135 பயிற்சியிடங்களையும் தந்து உதவியுள்ளது. பிராந்திய அபிவிருத்தி வங்கிகள், உலக உணவுத் திட்டம், ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் பாலஸ்தீன அகதிகளின் மீட்பு வேலை அமைப்பு (UNRWA), ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் குழந்தைகள் நிதி (Unicef) போன்றவைகளுக்கும் பிரிட்டன் தாராளமாக உதவுகிறது.

(Statistical data—Taken from the Fact Sheets on Britain & 'Britain'-Official Hand Books.)

19. இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலப் பொருளாதாரம் (1939—1945)

(The War Economy—1939—1945)

போர்க்காலப் பொருளாதாரம் :

பிரிட்டன் ஏற்கனவே முதல் உலகப் போரில் (1914—191 ஈடுபட்டிருந்ததனுல் பல அனுபவங்களைப் பெற்றிருந்தது. அ நிலை எவ்வளவு கடுமையானது என்பதை முதல் உலகப் பே எடுத்துக் காட்டியிருந்தது. மக்களுக்குத் தேவையான கச்சாப் பொருட்களையும் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்தும் அவற்றையே நம்பியேயிருப்பதும் எவ்வளவு ஆபத்தானது என்பதைப் பிரிட்டன் உணர்ந்தது. பிற நாடுகளும் இங்கிலாந்தைப் போல் தொழிலபிவிருத்தியடைந்தன. போருக்குப்பின் பல்வேறு வகைகளில் உயர்ந்த முதலிடத்தைப் பெற்றிருந்த பிரிட்டன் யாவற்றையும் இழந்திருந்தது. எனவே, முதல் போருக்குப்பின் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டது. உலக நாடுகளனைத்தும் ஒன்றையொன்று சார்ந்திருக்கும் பொருளாதார முறை ஏற்கனவே ஏற்பட்டிருந்தது. தனது பொருளாதாரத்தைச் செப்பனிட பிரிட்டன் முயல ஆரம்பித்ததும் அல்லது போரின் முடிவுக்குப்பின் எப்போதுமே ஏற்பட்டிராத பெரும் மந்தநிலை ஏற்பட்டது. படிப்படி யாக அவற்றைச் சமாளித்தது. சமாதான காலத்தில் பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மூலம் பொருளாதாரத்தைச் செம்மைப்படுத்திக் கொண்டிருந்தது.

ஏற்கனவே ஏற்பட்டிருந்த பொருளாதாரச் சிக்கல்களைத் சிக்க பிரிட்டன் முயன்று கொண்டிருக்கும் போது புதிய திருப்பங்க பட்டன. ஐரோப்பாவில் ஜெர்மனியின் அடாத செயல்கள் ண மாகப் பிரிட்டன் 1939-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் 3-ம் நாள் ஜெ னி